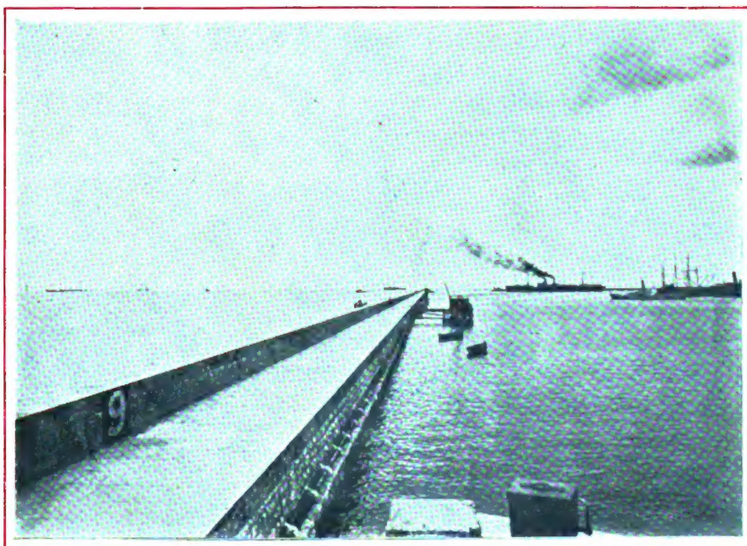
EL PUERTO DE MONTEVIDEO

EL PUERTO
DE
MONTEVIDEO

MONOGRAFÍA ILUSTRADA



MONTEVIDEO

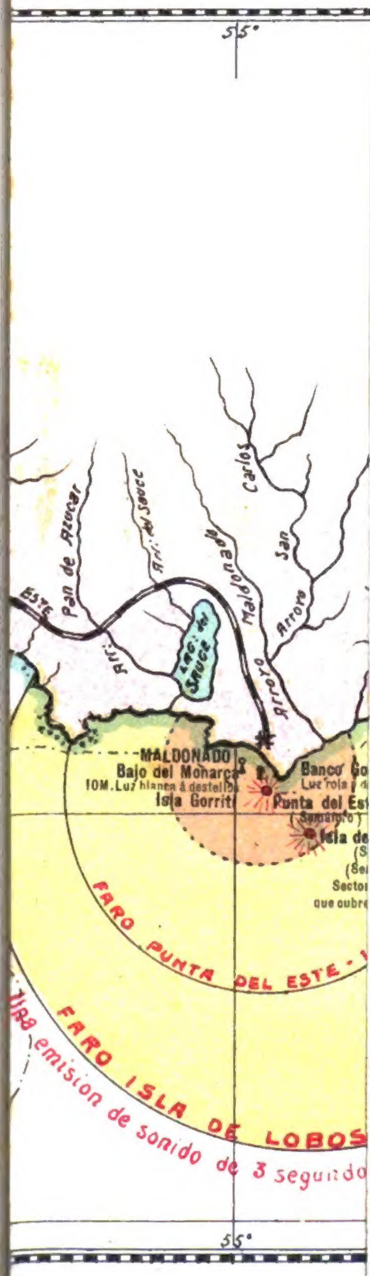
TALLERES GRÁFICOS A. BARREIRO Y RAMOS

Calle Bartolomé Mitre, 61

1912

ATA

A URUGUAYA



RÍO DE LA PLATA[1]

Generalidades

El río de la Plata presenta un caso típico de los estuarios abiertos, y las condiciones relativas á la naturaleza de su fondo, á sus costas y á los movimientos de sus aguas, son dignas de un detenido estudio.

Su extensión superficial excede de 20.000 kilómetros cuadrados, con una longitud de 300 kilómetros y un ancho sumamente variable.

Si se considera comprendida la desembocadura del río entre los cabos Santa María y San Antonio, la distancia que media entre estos dos puntos es aproximadamente de 300 kilómetros, estrechándose hasta alcanzar la de 1.800 metros á la altura de punta Gorda.

Las influencias generales de los vientos sobre las aguas no se hacen sensibles hasta el cabo de Santa María, existiendo en cambio una casi perfecta regularidad entre las oscilaciones que ellas experimentan en Montevideo con las registradas en punta del Este (departamento de Maldonado).

(1) Observaciones del Director del instituto meteorológico Nacional.

El retardo entre la marea de uno de estos puntos con relación al otro, depende de las direcciones de los vientos que la influencian; pero en los casos anormales, en que, obedeciendo á la acción de los de gran intensidad, se producen las crecientes ó las bajantes extraordinarias, el fenómeno es casi simultáneo en ambas localidades.

La profundidad del río es sumamente variable, y tanto por esta circunstancia, como por la naturaleza del fondo, configuración de sus costas y régimen general de sus aguas, el estuario se puede considerar dividido en tres secciones, perfectamente caracterizadas: Plata inferior, medio y superior.

Canales del Estuario
Profundidades. — Plata inferior, medio y superior

La diferencia esencial que existe entre la costa Oriental y la Argentina y la naturaleza del fondo del río, dan lugar á una serie de fenómenos secundarios en la propagación normal de las mareas. Las profundidades variables de las diversas secciones en que puede considerarse dividido el estuario, retardan ó aceleran los movimientos de propagación de la onda del océano Atlántico.

Tenemos en la primera sección del río, que comprende desde los cabos Santa María y San Antonio hasta Montevideo y punta Piedras, dos canales, uno en la costa Oriental, profundo, y otro en la Argentina, separados por una región de grandes bancos, Rouen, Inglés, Meduza, Arquímedes, y Narciso.

Las profundidades son muy variables desde 20 metros hasta 2 metros.

La segunda sección, Plata medio, comprende desde Montevideo y la Colonia en la costa Oriental, hasta punta Piedras y punta Lara, en la Argentina. Dentro de esta sección se encuentra el banco Ortiz, que se prolonga hasta la costa Oriental y separa los dos canales: el Argentino, con 9 metros de profundidad frente á La Plata, y el Oriental, que es muy profundo y que se cierra más abajo de puerto Sauce.

El Plata superior comprende desde punta Lara y la Colonia hasta el delta del Paraná y punta Gorda. En esta sección desembocan los ríos Paraná y Uruguay, presentándose su lecho dividido en dos cuencas separadas por el banco de Playa Honda. En la cuenca Argentina se encuentra el canal de las Palmas y Playa Honda, con profundidades desde 7 metros hasta 2 metros y 75 centímetros.

En la cuenca Oriental tenemos los canales de Martín García, mucho más profundos que los correspondientes á la cuenca Argentina. El canal de Buenos Aires, que tiene 9 metros de profundidad, termina en la barra del Globo, á 3 metros 50 centímetros. Para llegar al canal Nuevo, que es el que hoy sigue la navegación, hay que atravesar la barra de San Pedro, con 5 metros 50 centímetros de profundidad mínima.

Las profundidades mayores se encuentran junto á la Colonia, donde hay puntos hasta de 12 metros.

Esta es, á grandes rasgos, la distribución de los canales del estuario.

La onda de marea del Atlántico. — Su propagación

Si consideramos, de acuerdo con las opiniones más autorizadas y como una consecuencia de nuestros estudios recientes, á punta del Este, como límite del estuario en la costa Oriental, este punto determina con punta Rasa (cabo de San Antonio) una línea normal á la dirección S. E. de la onda de marea que viene del océano Atlántico. De manera que en el cabo de San Antonio y en punta del Este el fenómeno es simultáneo, pero no pasa lo mismo con los puntos interiores del río.

Al entrar la onda de marea por la desembocadura del estuario, se encuentra con dos canales, uno de la costa Oriental y otro de la Argentina, separados por una región de grandes bancos.

La onda se dirige con preferencia hacia las mayores profundidades, retrasándose considerablemente en los bancos y dando lugar á dos ondas con velocidades distintas: una, la de la costa Oriental, que lleva un movimiento de propagación mayor que el correspondiente á la costa Argentina. La marea en la costa Oriental tiene oscilaciones verdaderamente curiosas y que no se observan en la Argentina. Cuando no se tenían más observaciones que las que podía proporcionar el mareógrafo instalado en la bahía de Montevideo, era muy difícil determinar el origen de esos movimientos oscilatorios que aparecían registrados en los diagramas á intervalos de 15, 10 y hasta 5 minutos. Después de haber examinado detenidamente la configuración de la bahía y sus obras interiores, por si esas anomalías podían

derivarse de circunstancias locales, nos trasladamos con los ingenieros Foster y Mercau, de la inspección general de navegación y puertos de la República Argentina, á la playa de los Pocitos, donde practicamos algunas observaciones que fueron luego continuadas durante varios días en una forma regular. El movimiento vibratorio de propagación de la onda de marea observada en Montevideo, se produce en la misma forma en la playa de los Pocitos. Más adelante, cuando se instaló definitivamente el mareógrafo en punta del Este, se pudo comprobar que ese fenómeno era general en la costa Norte del estuario desde punta del Este hasta Montevideo. Como las mareas se propagan con distintas velocidades en los canales del río, obedeciendo á las diferencias notables de sus profundidades, se producen, en virtud de esta circunstancia y del espacio considerable que media entre sus costas, corrientes transversales con movimientos giratorios en su curso, y corrientes de direcciones opuestas, según se originen en el flujo ó en el reflujo de las aguas. Nosotros hemos determinado, en la forma que expondremos más adelante, la amplitud media de cuarenta y cinco centímetros para la onda de marea que llega á Montevideo.

Las dos ondas de mareas, que salen una de Montevideo y otra de punta Piedras, se encuentran, y domina una de ellas, según la dirección del viento que las influencia. El curso de estas dos ondas y su amplitud no hemos podido determinarlos con precisión por falta de datos. La onda de marea que se encuentra en la costa de la Colonia con la prolongación del banco Ortiz, se pierde en este punto.

Foster indica que la marea llega á puerto Sauce con una amplitud media de cincuenta centímetros, y de ochenta en la costa Argentina.

Estos serían los movimientos normales de propagación de la marea en esta zona del estuario si su poca profundidad no lo colocara en condiciones tales que el más leve desequilibrio atmosférico anulara este régimen regular.

Mareas máximas y mínimas. — Nivel medio. Altas y bajas ordinarias

Con seis años de registros mareográficos correspondientes á un aparato instalado dentro de la bahía de Montevideo, se ha determinado por medio del planímetro Amsler la ordenada media de cada curva diaria, obteniendo como resultado final los valores que especificamos más abajo.

El mareógrafo instalado en la bahía de Montevideo es un modelo Negretti y Zambra, página 121, figura 125 del catálogo general.

Las alturas de las mareas están referidas al cero de la carta inglesa del río de la Plata, hecha por el capitán Warthon. Dicho plano de referencia está á 23 metros 88 centímetros bajo el vestíbulo del Cabildo, que no hay que confundir con el nivel medio fijado por el ingeniero Zanetti para el trazado y construcción de ferrocarriles de la República, que está á 23 metros 10 centímetros bajo el mismo punto.

He aquí los datos deducidos de seis años de registros mareográficos diarios:

Mayor creciente, 7 de mayo 1898.......	+ 3.45
Mayor bajante, 6 de setiembre 1902....	— 0.94
Nivel medio en 6 años................	+ 0.903
Altas ordinarias.....................	+ 1.312
Bajas ordinarias.....................	+ 0.517

Diversas relaciones meteorológicas.
Acción de los vientos sobre las aguas

La rotación de los vientos ha sido estudiada detenidamente en sus relaciones diversas con los demás elementos meteorológicos, pues á sus cambios de dirección é intensidad obedecen los movimientos de las aguas del estuario.

Siendo el río de la Plata de un ancho tan considerable y no estando su profundidad en relación con la gran superficie que él abarca, la influencia astronómica queda completamente contrarrestada por el viento que domina en el momento en que sus aguas deberían obedecer á la ley natural que rige sus movimientos periódicos y regulares.

Esta influencia se hace sensible en épocas de calma, ya sea absoluta ó bien con vientos que, no correspondiendo á los del segundo y tercer cuadrante, tengan, cuando más, una velocidad media de cinco á seis kilómetros por hora. Si esa velocidad aumenta, se producen oscilaciones notables en la marea, que pueden llegar á asumir una proporción mayor si la dirección cambia en cualquier sentido, quedando determinado un máximo de altura con los vientos del 2.° cuadrante, comprendidos del S. E. al S., y los del 3.° del S. al S. W.

En el caso de actuar estos vientos, no es condición precisa que su velocidad adquiera grandes proporciones, bastando una rotación rápida de un N. ó N. W. de 30 kilómetros á un S. W. de 40 á 50 para acusar alturas positivas, con oscilaciones de un metro en un espacio de tiempo de 30 á 40 minutos. Hay 40 ó 50 curvas mareográficas que presentan este caso bien caracterizado.

Los vientos no solamente ejercen su acción sobre las aguas, modificando su altura en una forma anormal, sino que su influencia se hace sentir de inmediato sobre todos los elementos atmosféricos.

Las condiciones topográficas de la ciudad y el estado de sus costas sin abrigos, ya sean elevaciones ó plantaciones especiales que puedan defenderla de la acción directa de los vientos, determinan oscilaciones relativamente considerables en la temperatura y la humedad atmosférica.

La perfecta armonía que existe entre el viento y la presión, higrometría, temperaturas y mareas, impuso la construcción de diagramas especiales que presentan á primera vista toda esa serie de movimientos tan íntimamente ligados.

Con esos diagramas se ha arribado á diversas conclusiones fundamentales.

Las máximas temperaturas extraordinarias corresponden á las mínimas mareas extraordinarias.

Porque esas temperaturas elevadas (relativamente á la estación) se producen á bajas presiones barométricas con vientos del N., los cuales ejercen en casos anormales una presión media comprendida entre 40 á 45 kilogramos por metro cuadrado, venciendo, por lo tanto, la resistencia de la

masa líquida exterior. Si el N. no es fijo, es decir, si gira un cuarto al E., se notarán pequeñas oscilaciones en la temperatura, y la marea, influenciada por las velocidades de esa dirección, superiores á 40 kilómetros, recorrerá invariablemente puntos equidistantes del cero, apartándose más de veinte á treinta centímetros de dicha línea, en el caso de que la rotación progresiva pase de los cuarenta y cinco grados dentro del primer cuadrante.

La curva del barógrafo presentará un trazo circular en el punto que corresponda á la mínima presión. Bajo la acción de los vientos fuertes del N., las mareas son negativas dentro de las direcciones que dejamos expuestas, siendo su descenso proporcional á la velocidad del viento; pero si ésta disminuye, la altura aumentará progresivamente, pasará de negativa á positiva, y cuando esa velocidad no alcance á 6 kilómetros por hora, la acción del viento es nula y las aguas toman su nivel medio normal: + 0.903.

Siendo nula la acción del viento, la influencia astronómica se hace sensible. De los estudios comparativos ejecutados con los diagramas del viento y los correspondientes de mareas, se deduce que la oscilación producida por la influencia astronómica queda limitada á cuarenta y cinco centímetros.

Los vientos correspondientes al cuarto cuadrante son, en general, de actuación muy limitada, pero ellos anteceden á una serie de fenómenos que revisten un carácter de suma trascendencia para la

navegación. Los movimientos de las aguas bajo sus influencias, están en razón directa de las oscilaciones que se producen en la presión barométrica, siendo los descensos tanto más rápidos y continuos cuanto menos sinuosidades presente la curva barográfica.

Bajo la acción de los vientos comprendidos entre el N. y N. W. se producen las mayores bajantes, bastando que ellos recorran velocidades de diez á doce kilómetros por hora para anular la propagación de la onda de marea en todo el estuario. Los vientos del N. W. dominan con velocidades variables antes de actuar los denominados pamperos. Bajo su acción el descenso de la columna barométrica es continuo, sin perturbaciones, y las aguas, obedeciendo á su influencia, bajan en razón directa de su velocidad con las oscilaciones propias de la costa Norte del estuario. De manera que la curva de presión y la de mareas siguen una trayectoria sensiblemente paralelas hasta el momento en que se produce la calma. Cuando la velocidad del N. W. disminuye progresivamente hasta llegar á este período, se establece una detención en la marea y en la presión barométrica. Este es el momento que antecede al pampero, siendo su violencia tanto mayor cuanto más agudo sea el ángulo que presente la curva barográfica al restablecerse el equilibrio atmosférico. Los vientos del cuarto cuadrante dan lugar á un oleaje continuo de muy poca altura, que remueve completamente el fondo del río. Esta remoción constante del lecho, mayor bajo la influencia de estos vientos, pero que siempre se verifica, dada la poca profundidad del estuario, detiene el crecimiento de los bancos y las barras.

Al verificarse las rotaciones rápidas de los vientos del N. al W. á los vientos del S., se forma una onda de gran amplitud que se precipita dentro del estuario. Por esto tenemos varias curvas mareográficas que presentan oscilaciones de un metro en espacios de tiempo de 30 á 60 minutos. Estas modificaciones de alturas están en relación constante con la temperatura. A una diferencia de diez grados, observada durante la rotación de un N. W. á un W. S. W., correspondió en el mismo espacio de tiempo una de un metro en la altura de las aguas. Si la marea no se hubiera encontrado en condiciones normales, el fenómeno no revestiría un carácter tan excepcional. Se presentan con frecuencia esas crecientes rápidas sin transición, que aparecen en los diagramas en un trazo casi perpendicular á las líneas horizontales de los registros. En estos casos las curvas de presiones afectan las formas de conos invertidos, cuyos vértices corresponden á las mínimas mareas.

Los vientos fuertes del 2.° cuadrante que actúan sobre el río de la Plata, corresponden en general, como decimos anteriormente, á un régimen anticiclónico del Sur del Atlántico.

Estos vientos son los que mayores peligros ofrecen á la navegación, no solamente por su gran intensidad, sino también por una serie de fenómenos que los acompañan, como ser las nieblas densas que dificultan absolutamente la percepción de los objetos. Las velocidades de estos vientos son tanto

mayores cuanto más rápidamente se verifica el ascenso de la columna barométrica, y esto se comprende fácilmente teniendo en cuenta el régimen á que ellos pertenecen. Las aguas, obedeciendo á su influencia, dan lugar á una serie de fenómenos de erosión en las distintas zonas del estuario. Las mayores crecientes son motivadas por vientos de esta dirección, levantando en la costa Oriental, lo mismo que los pamperos, el mayor oleaje y produciendo, dada la poca profundidad del río, una socavación en su lecho.

La entrada de la onda que se forma en la desembocadura del río se produce bruscamente, por cuya razón las diferencias de nivel aparecen registradas sin los movimientos vibratorios característicos de la costa Oriental.

La temperatura y la presión atmosférica se sienten influenciadas por estos vientos, experimentando, la primera, descensos bruscos y presentándose las curvas barográficas con movimientos oscilatorios continuos, motivados por las enormes masas de nubes que ellos arrastran, las cuales se resuelven á su paso en lluvias ó garúas.

La acción de estos temporales suele durar varios días, y las aguas se mantienen durante todo el período de su actuación con pocas oscilaciones alrededor de las altas mareas ordinarias. El oleaje es general, y dada la orientación de la costa Argentina, ese movimiento toma una dirección transversal en los canales de Martín García.

Los vientos comprendidos del W. al S. son los que se distinguen con el nombre de pamperos, los cuales, á pesar de dominar con velocidades considerables, no ofrecen, en general para la navegación, tantos peligros como los que actúan dentro del segundo cuadrante.

De las observaciones registradas en estos últimos años, resulta que los grandes temporales del tercer cuadrante, han tenido en todos los casos la dirección W. $^1/_4$ S. W., con momentos de 180 á 200 kilómetros horarios, produciendo un oleaje continuo, con una altura media de metros 1.90 dentro de la bahía y 2.10 á 2.40 al Sur, en las proximidades del templo Inglés.

Los pamperos pueden ser locales y generales. Los primeros son de poca duración y se producen con cielo despejado; los segundos tienen su origen en la cordillera de los Andes y suelen durar varios días, acompañados de lluvias y garúas generales. A estos vientos los anteceden, pocos momentos antes de producirse, una serie de fenómenos fáciles de apreciar, presentándose como los más importantes, el descenso continuo de la columna barométrica y la acción persistente de los vientos del N. y N. W., fuertes. Cuando se verifican las rotaciones del tercer cuadrante, se producen cambios totales simultáneos en las condiciones generales reinantes. El barómetro sube rápidamente, afectando las curvas barográficas la forma de un cono invertido, y la temperatura experimenta oscilaciones de diez y doce grados (centígrados). Estos vientos dan lugar á crecientes acompañadas de mucho oleaje, el cual se calma durante los períodos

de lluvias y garúas que siempre acompañan á estos temporales. Pocos momentos antes de actuar estos vientos, se nota que las velocidades de los del N. disminuyen sensiblemente, hasta que se produce un intervalo de calma, en tanto que aparecen relámpagos lineales en el horizonte del tercer cuadrante.



PUERTO DE MONTEVIDEO

(República Oriental del Uruguay)

Situación meridiano de Greenwich

Latitud Sur.............	34°	54′	33″
Longitud Oeste...........	56°	12′	45″

Indicaciones Náuticas (1)

Desde punta Brava á punta Yeguas, que distan entre si 7 1/2 millas, al rumbo N. 77° W. verdadero, se interna la costa formando una suave ensenada, en cuya parte media se abre en forma de herradura tendida al S. S. W., con un ámbito de 1 1/2 millas, la bahía de Montevideo. Antes de existir las obras de abrigo del puerto artificial, aquel ámbito se contaba sobre la línea que va de la punta San José, — donde actualmente luce el gran edificio donde está instalado el observatorio meteorológico Nacional — á la del Rodeo en la ribera del Cerro; pero una vez construídas las escolleras que forman el antepuerto, el ámbito de la bahía, en su entrada por el Oeste, es de cinco cables ó décimos de milla,

(1) Del Práctico mayor del puerto de Montevideo.

contados desde la cabeza Norte de la escollera del Oeste hasta la nombrada punta del Rodeo.

El canal natural, con diez metros de profundidad, viene de la isla de Flores corriendo para el Oeste, y pasa dos millas al Sur de punta Brava, inclinándose luego para el Sudoeste y Sur. De la boca del antepuerto arranca un canal artificial de dos mil cien metros de largo y doscientos de ancho, dragado á 7'50 metros que va á terminar en los fondos naturales de 7. Este canal está balizado por tres pares de boyas luminosas fondeadas en los veriles á distancias uniformes de 700 metros de par á par, siendo rojas las que se encuentran á la derecha y blancas las de la izquierda, viniendo de afuera para adentro. Los buques deben procurar el ir á situarse á 500 metros al Sur del último par de boyas, y allí tomarán el práctico que haya de pilotearlos hasta el antepuerto ó dársena.

En los canales na[illegible]os fondos son de barro blando que se va endureciendo al acercarse á la costa, siendo ésta la misma calidad que se encuentra en toda la rada, bahía y antepuerto.

En primavera, dominan los vientos del E.; en verano, los del E. y N.; en otoño los del N. y E.; en invierno, los del E., N. y S. W.

Los vientos atemporalados rara vez pasan de 80 kilómetros de velocidad horaria, y son en invierno del tercer cuadrante, *pamperos*, y en verano del segundo, *suestadas*.

Las corrientes sólo se advierten en la rada, tirando para el Este ú Oeste, con velocidad media de una milla por hora, medio metro por segundo.

RESEÑA HISTÓRICA

Tradicionalmente los navegantes han señalado á Montevideo como un punto de fácil y obligado acceso en los derroteros del río de la Plata.

Su clasificación de puerto de primer orden, la debe á las circunstancias de la naturaleza y es, por tanto, inmutable y difinitiva: la situación entre las aguas dulces y las salobres, entre las grandes profundidades y las medianas, entre el río y el mar.

En los tiempos del dominio español, la rada de Montevideo era el punto de trasbordo de muchos pasajeros y mercancías, pues las naves á vela de regular calado difícilmente podían remontar el Uruguay y el Paraná. Entonces, como por mucho tiempo después, Montevideo fué el sitio de arribo y de refugio, el primer puerto seguro después de las largas rutas de ultramar, cuyas jornadas finales eran el golfo de Santa Catalina y las costas del Este de la República. La generalidad de los barcos buscaban el abrigo de la punta de San José para los vientos del Sur y soportaban los del Oeste con el vigor de sus dobles y triples cadenas.

No siempre quedaron victoriosos en los grandes tiempos, pues las maquinarias que remueven actualmente los fondos de la bahía encuentran, á cada paso, restos de navíos, armas, enseres, despojos humanos.

Muchos ilusos buscan la existencia de oro, plata, azogue y otros tesoros que la tradición oral refiere junto con la historia de sombríos naufragios.

Hasta hace pocos años, el puerto de Monte-

video no tuvo más defensa que la *restinga,* pequeña escollera de 300 metros de extensión que salía de las proximidades de la punta de San José, en dirección hacia el Noroeste y cuyo objeto era proteger los muelles de madera que, paralelamente, fueron construídos desde la calle Maciel hasta el boquete de Daymán.



Vista de los antiguos muelles de la aduana

La *restinga* de San José, construída casi sin cimentación, en una forma primitiva, fué, sin embargo bien resistente. Durante medio siglo se mantuvo firme ante las olas y la otra mitad señaló un lento desmoronamiento, hasta formar el escollo que conocemos hoy. Todavía se percibe sobre las aguas parte de su extensión, los días de bajante. En su extremo está balizada por una luz roja, por fuera de la cual deben pasar las embarcaciones.

El puerto de Montevideo se divide, naturalmente, en dos zonas: una, al abrigo de la ciudad para los vientos del Sur, la bahía, propiamente dicha, que no admitía antes de los trabajos, más que buques de cuatro á cinco metros de calado, como máximum; y otra, la rada exterior, con seis á ocho metros de agua, peligrosa en los malos tiempos.

Pasaron para siempre aquellas épocas en las cuales los días de pampero, mientras el viento silbaba sobre los edificios, barría las calles y sacudía las plantas de los jardines patriarcales, centenares de personas acudían á la costa, á contemplar el espectáculo del mar, los navíos enfilados hacia afuera, los masteleros calados, las máquinas prontas para evitar un desastre.

Una de esas escenas, históricas ya, se conserva gracias al genio de Eduardo De Martino, en una de las salas del club Uruguay.

¿Quién, entre la intelectualidad de Montevideo, no ha visto *Tempi Felici?* Al contemplar la tela, los viejos recuerdan una época que les parece mejor, la época de la juventud, de la sociabilidad sencilla, de la lucha con los elementos que dió el vigor incontrastable á la raza.

Los jóvenes advierten que, con aquello, se ha ido un encanto, una poesía que hoy en vano se busca en el hacinamiento de navíos, en las aguas aprisionadas de las dársenas comerciales.

Desde los tiempos de la dominación española, Montevideo contó con una señal histórica: la farola del Cerro, luz de las más célebres del mundo, que ha guiado á libertadores y piratas, que ha sido vista al morir por millares de náufragos y de comba-

tientes, luz pequeña, débil, hasta ayer miserable, pero que en las aventuras de la nueva América puede compararse con la *lanterna* de Génova.

El término de las obras que tienden á dominar la naturaleza, á paralizar los vientos, á detener las olas, á aplacar el fuego, no se cuenta con la vida de los hombres.

En un puerto, las defensas contra el mar comienzan á construirse así que el comercio y la civilización despiertan y las obras continúan por el espacio de años, de siglos, transformándose siempre, representando en cada instante el instrumento necesario á una sociedad y á un comercio dados.

En las fiestas de la ampliación del puerto y la apertura del túnel del *Sempione*, en Génova, dos nombres se recordaron entre todos, el de Fray Filippo y el de Marino Boccanegra, quienes después de haber consagrado sus vidas á los primeros trabajos allí realizados, duermen en paz hace muchos siglos.

La impaciencia de las razas nuevas debe estar contenida con la magnitud indefinible de las obras. En Montevideo, nuestros colaboradores ancestrales son los que hicieron los primeros reparos en la punta de San José, los que formaron las cartas de sondajes, los que encendieron la luz vacilante del Cerro, los que construyeron las escalinatas de tosca piedra, los que dragaron con pontones. Las generaciones presentes son intermediarias en esa labor y á las futuras les está deparado continuar la marcha cada vez más fuerte, cada vez más victoriosa.

En la historia del puerto de Montevideo existe

otro número de hombres, más arriba de los que sólo han sido trabajadores y cumplidores de su deber: son los que han dado su vida por sus semejantes, los que han salvado á los náufragos, los que se han encerrado en los buques diezmados por la peste. Estos son los héroes.

Veamos lo que ha hecho la generación presente. Muchos proyectos y tentativas fracasadas, muchos estudios sobre el papel y cálculos sin más base que la fantasía y el buen deseo, eso es lo que nos ofrece el puerto de Montevideo hasta 1900.

La República del Uruguay ha avanzado como pocos países en educación, en refinamiento, en selección social. Es el único país de América que no posee un solo indio, en el cual todos los habitantes son blancos, y se parece á Francia en que todos tienen su pasar en la ciudad y en los campos. Y bien, ese adelanto se ha hecho tumultuosamente, con agitación increíble, como si fuera el precio del gran éxito intelectual conquistado. En nuestro país, el hombre ha sido superior á las cosas materiales; las obras públicas están por abajo del espíritu de los habitantes.

En otros países de desarrollo material precoz, están los palacios antes que los grandes señores; en el nuestro, muchos altos espíritus han vivido la vida modesta y casi miserable de los primeros colonos.

Se han dictado leyes que son un modelo de libertad ó de ciencia en los antiguos recintos españoles, se ha derrochado heroísmo con las viejas

armas de guerra, se ha manipulado con los medios primitivos el mejor trigo y la más fina lana del mundo.

Y recién cuando la riqueza ha sido desbordante, cuando las cifras han señalado á Montevideo como el segundo puerto de Sud América, es que se han llevado á cabo las obras públicas necesarias para que ese puerto sea moderno y científicamente organizado. Esto ha reportado la ventaja de que hemos podido hacer el puerto á voluntad, de que podremos establecer su régimen y sus leyes constituídas sobre el organismo vivo, que las considerables sumas necesarias para su construcción han sido obtenidas del estado mismo, sin empréstito, ni adelanto, ni ayuda del capital extranjero.

Fué en el año 1900 que el gobierno decidió llevar de una vez adelante la obra, planeada en su faz financiera por el criterio sereno y patriótico de don Jacobo A. Varela.

De las propuestas presentadas por diversas casas constructoras, se aceptó la de Allard, Coiseau, etc., de París.

No ofrecía la construcción del puerto comercial ningún problema técnico de magnitud.

Los fondos naturales á diez metros en los canales exteriores, reducían considerablemente la extensión de los dragados. El suelo consistente á pocos metros, bajo el cero, se prestaba para las fundaciones artificiales. El banco Inglés sirve de gran rompiente para las olas del Sud y del Sudeste que llegan á la costa con un mínimo de poder.

De hecho, pues, la naturaleza se había asociado á la obra.

El costo total de las obras ya ejecutadas y pagas puede calcularse en noventa millones de francos (90.000.000 f.)

El Estado se ha proporcionado tan considerables sumas sin levantar empréstito alguno, mediante el establecimiento de una patente adicional del 3 °/₀ sobre las importaciones aduaneras y del 1 °/₀ sobre la exportación. Este subsidio ha bastado, gracias á la prosperidad general del país, y á la noble y correcta gestión de las autoridades financieras del puerto, para hacer la obra sin solicitar un franco á crédito y sin recargar, por tanto, en lo más mínimo, la deuda pública.

Es este un ejemplo raro en el mundo.

En la actualidad, la obra está terminada. El antepuerto da abrigo á numerosos barcos, los más grandes que vienen á América. Las dársenas están prontas para el servicio. La profundidad del canal de acceso, antepuerto y dársenas será uniforme de 10 metros bajo el 0 en mareas medias. Los bordes de los muros de quai, en toda su extensión, son de granito rosado, material que el país posee en abundancia y que presenta una alianza de la utilidad con la belleza estética.

Como coronamiento de la obra, una comisión designada por el Gobierno para organizar los servicios con el consejo del ingeniero francés M. Guerard, inspector general de puentes y calzadas, ha confeccionado el plan de instalaciones que comprende depósitos de material ligero y resistente á la acción del fuego, con dos pisos y grúas movibles sobre carriles á energía eléctrica. Estas grúas de dos á cinco toneladas, de medio pórtico, permi-

tirán correr los vagones de las líneas férreas entre el buque y el magasin.

Con fecha 4 de enero de 1909, el Gobierno promulgó la ley organizando los servicios del nuevo puerto comercial, de acuerdo con el plan general formulado por el que estas líneas escribe. Por dicha ley, se declaran nacionales los servicios del puerto, creando un Consejo Autónomo con plenos poderes para su dirección y administración. Este Consejo, por estar representados en él los grandes intereses vinculados al puerto, el Estado, el comercio, la marina, la salud pública, es semejante al consorzio de Génova, pero muy simplificado y corregido, habiendo sido aprovechada la experiencia directa del funcionamiento de la institución genovesa.

Al mismo tiempo que se terminan las obras y que toma posesión de su puesto el Consejo Administrativo, se lleva á la práctica la idea de hacer de Montevideo un puerto libre, esto es, sin gravámenes de naturaleza alguna por el lado del mar.

Como se sabe, es muy discutible la fórmula de nacionalización de servicios, pero las autoridades de la República no vacilaron en aceptarla, con acuerdo de la opinión, porque era el único medio que permitía abaratar el puerto hasta declararlo libre. En efecto, la Administración, no buscando lucro alguno en el manejo del puerto, realiza los servicios á precios de costo y renuncia á las ganancias que podría esperar como intereses de su propiedad.

Montevideo, dentro de su categoría, será el puerto más barato de Sud América.

Quedan suprimidos, por los nuevos reglamentos,

los derechos de mar, entrada, salida, amarrazón, saneamiento y luces. Rebajado el de faros. El remolque casi no existe por la facilidad de acceso. En cuanto á las tarifas de carga y descarga se han de reducir á la mitad del valor actual.

Lo que dejamos descripto es lo que se ha hecho ó proyectado para realizar en breve tiempo. ¿Qué es lo que depara el porvenir?



Transatlántico desembarcando pasajeros en el muelle A

Indudablemente que debe conceptuarse la actualidad como una segunda época no definitiva en las obras del puerto. Es recién el comienzo de la explotación científica lo primero que se hace, sino indestructible, por lo menos fuerte y duradero.

Contemplando la bahía de Montevideo, se aprecia un vasto semicírculo que casi cierra las puntas de San José y el dique Nacional, en el Cerro.

La extensión de la costa entre dichos extremos es de muchos kilómetros, y el perímetro de agua es tan extenso, como para abrigar todos los buques de comercio que vienen á la América del Sur.

Las obras realizadas no alcanzan á cubrir una extensión de la décima parte del total, de suerte que, como los pabellones sucesivos de un edificio, así las dársenas podrán ser escalonadas, en la inmensa bahía, á medida que las necesidades del tráfico lo reclamen. Hay espacio para el más vasto, para el más fantástico programa.

Si pudiera suponerse un observador á quien el tiempo no abatiera, que hubiese contemplado la ciudad desde la rada exterior, él nos relataría una transformación maravillosa.

A principios del siglo XIX, no hace cien años, el villorrio de algunos miles de habitantes apeñuscados, á la derecha, mirando hacia el Norte, sobre la punta de San José. Hacia el río, la barranca sin un muelle, sin una tabla, y uno que otro bajel combatido por las olas que iban á romper sus espumas en las playas de Bella Vista.

En pocas decenas de años, la población se extiende y avanza por el semicírculo de la bahía y llena toda la línea de uno de sus costados. Una serie de muelles de madera surgen uno tras otro y el abrigo se establece para los navíos de poco calado. Unos lustros más y los edificios aparecen en el fondo de la decoración y coronan las alturas, la línea de construcciones avanza y ya la ciudad

grande, enorme, se enseñorea de toda la costa Sur y Este de la bahía.

Por otra parte, en la costa Norte la población del Cerro y de sus inmediaciones crece paulatinamente, surgen los establecimientos, las chimeneas ennegrecen los cielos y marcha la ciudad del Norte á unirse con la del Sur.

Las aguas han sido dominadas por grandes digas de piedra, los muelles abatidos, y en su lugar grandes dársenas formadas por muros de muelle, cuyos bordes de granito rosado, brillan como gemas á la luz del día.

En un porvenir no lejano, las dos ciudades estarán unidas desde un extremo al otro del contorno. Las dársenas y los establecimientos marítimos se prolongarán en todo el semicírculo, y atrás del enjambre innumerable de navíos, más allá de la rambla de circunvalación, los edificios, lucientes por la altitud propia de la tierra, formarán un marco incomparable.

Y el orgullo de la nueva era se cimentará sobre el valor de la ciudad " fiel y reconquistadora " sobre el pensamiento de los elegidos de todos los tiempos, sobre el trabajo de los humildes que amontonaron piedra sobre piedra.

CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO

La construcción de las obras del puerto de Montevideo fué resuelta por decreto de 7 de noviembre de 1899.

Se llamó á propuestas, y la adjudicación tuvo lugar el 4 de enero de 1901. Cinco firmas europeas tomaron parte en la licitación y las obras fueron adjudicadas al grupo francés formado por los señores Allard, Coiseau, Couvreux, Dollfus, Duparchy y Wiriot, de París.

El conjunto de las obras, según el cálculo primitivo alcanzó á 60 millones de francos, comprendiendo el proyecto primitivo:

Dos rompeolas (el Este de 940 metros de largo y el Oeste de 1.000 metros de largo);

Un dique de cintura del puerto (de unos 2.000 metros de largo);

Una extensión de muros de muelles (comprendiendo unos 500 metros de muelle de madera y 2.000 metros de muelles de mampostería) con los terraplenes correspondientes (20 hectáreas);

Un dique de ribera con su terraplén (de 40 hectáreas);

Un canal de entrada dragado á 7 m 50 bajo cero;

Un antepuerto dragado á 7 m 50 bajo cero;

Dos dársenas dragadas á 7 m 50 bajo cero.

Las obras fueron ejecutadas en tal forma, que con un simple dragado se podrá dar al puerto la profundidad de 10 metros bajo el cero.

Canteras y obradores de la Teja

La construcción de las obras fué inaugurada el 18 de julio de 1901, habiendo la empresa constructora del puerto instalado sus talleres y abierto sus canteras en el punto denominado La Teja, situado en la costa Norte de la bahía de Montevideo, á unos cuatro kilómetros de distancia de la ubicación de las obras del puerto á efectuar.



La Teja.—Puente para embarcar los grandes bloques

En la Teja existe una cantera con una extensión de más de un kilómetro de largo, la cual fué utilizada por numerosas vías férreas sobre las que circulan varios cientos de vagones movidos por varias locomotoras y por planos inclinados, en los cuales suben los vagones desde el fondo de la cantera por medio de potentes guinches eléctricos.

Repartidos á lo largo de la cantera, se instalaron

numerosos guinches eléctricos y á vapor cuya labor constante consiste en cargar piedra de diversas clases en los vagones, para conducirla, ya sea á las rompedoras de piedra, ya sea á los muelles de embarque.

Se utilizaron varias rompedoras para la confección de los bloques artificiales de hormigón y de las piezas de cemento armado empleadas en las obras del puerto, así como para la construcción de los pilares y basamentos de los muros de muelle.



La Teja. — Muelle de embarque de la piedra

Los bloques artificiales de hormigón para los rompeolas, así como los elementos de cemento armado que entran en los muelles, fueron fabricados en un obrador de La Teja provisto de vías férreas especiales y de aparatos eléctricos transportadores de gran poder y que mueven pesos hasta de 60.000 kilos. Los bloques, así movidos, llegaban basta el

muelle de embarque, en donde un guinche eléctrico colocado sobre un puente *ad hoc,* tomaba dichos bloques y los colocaba sobre las chatas, que los llevaba á las obras.

Además de estas instalaciones, se instaló en La Teja, un importante taller mecánico, fundición y aserradero, y un varadero para la reparación del material de maquinarias en funcionamiento.

La energía usada es la eléctrica, que es producida en una usina central de donde salen los conductores de corriente para los talleres, varadero, obradores, canteras, muelles, etc.



Un cajón-molde de pila de muelle levantado por la cabria Hércules

Por fin, hay almacenes para el acopio de cementos Portland (hasta 6.000.000 de kilogramos), hierros, madera, aceites, repuestos de máquinas y otros objetos de uso corriente en las obras.

Material marítimo

Aparte de las dragas y ganguiles que constituyen el material de dragado del Estado, la flota de la empresa constó de cuatro dragas de cangilones, de baldes y chupadores, y una larga serie de ganguiles, remolcadores, chatas basculadoras, de clapatelas y planas, cabrias flotantes de 50.000 kilogramos de poder, grúas flotantes á vapor, y dragas



Aparato Atlas colocando las pilas sobre las cuales descansan los muelles A y B.

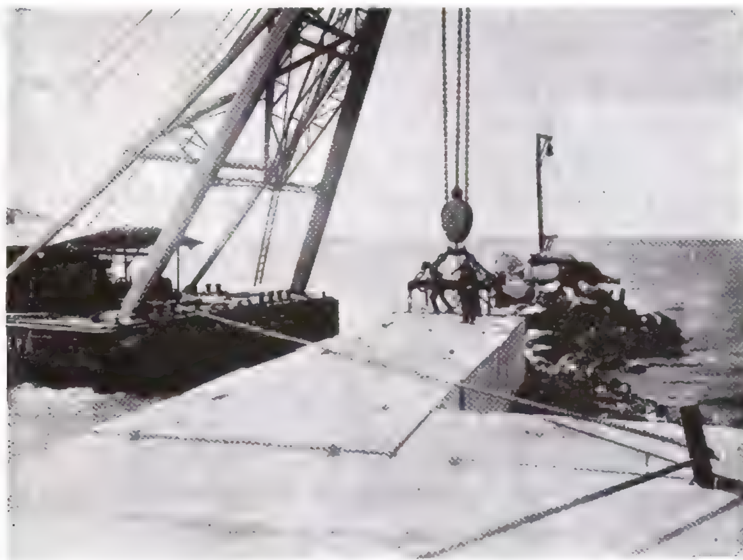
repeledoras de terraplén y dos talleres flotantes para la construcción de las pilas de los muelles y una instalación flotante de aire comprimido para hacer la base de las pilas en ciertos puntos espe-

ciales, y además, diversas embarcaciones accesorias para ese trabajo.

Escolleras

Las obras se iniciaron con la construcción de las escolleras ó rompeolas de abrigo del antepuerto.

Para estas obras fué necesario dragar previamente en su ubicación, á fin de extraer hasta grandes profundidades el lodo acumulado en el fondo.



Grúa Hércules, colocando bloques artificiales en el extremo de la escollera Este

Una vez hecho el dragado y á medida que éste adelantaba, se arrojaban en el pozo practicado cantidades de piedra y arena para reemplazar el barro extraído y formar un suelo artificial sólido para

el asiento de las escolleras. La piedra procedía de La Teja y la arena del banco de la barra de Santa Lucía, á unos 30 kilómetros de Montevideo, siendo conducidas por medio de embarcaciones adecuadas.

Arriba del suelo artificial, se construyeron los rompeolas por medio de escolleras de bloques de piedra natural, sobre los cuales se colocaron, dos hiladas de bloques artificiales de hormigón de un peso de 30.000 kilos cada uno; hay así unos diez mil bloques artificiales.

En ciertos puntos, como ser las extremidades de los rompeolas ó morros, el trabajo fué más delicado y se ha dragado á la profundidad de 18 metros bajo el cero, con un ancho de ochenta y cinco metros, pudiendo fácilmente caber la iglesia Metropolitana en los pozos practicados en cada uno de los morros de los rompeolas, en tal forma, que la parte superior de las torres vendría á quedar á la altura de los faros colocados en los morros.

Dragado

Al mismo tiempo que la construcción de los rompeolas se efectuó el trabajo de dragado del puerto, antepuerto y canal.

El antepuerto, puerto comercial, ó sean las dársenas, quedaron con 7 m 50 de profundidad bajo el cero. Del lado Norte las dársenas están separadas del resto de la bahía, por un dique de cintura, de piedra.

Muelles

Los muelles están formados con pilares de mampostería construídos en seco bajo el nivel del agua por medio de grandes cajones de hierro de 55.000 kilos de peso, sostenidos por el taller flotante Atlas, mientras las máquinas del mismo taller van llenando el cajón con mampostería de piedra y hormigón que constituye propiamente la pila.

Cada pila tiene un volumen de unos 550 metros cúbicos de mampostería de piedra y hormigón, y pesa 1.250.000 kilos. Existen 176 pilas.

Después de terminada cada pila se la sobrecargó con una cantidad de bloques que pesan más de un millón de kilos, siendo ensayadas en esa forma todas las pilas sucesivamente.

El intervalo de ocho metros entre las pilas sucesivas está cubierto por dinteles, ó sea grandes losas de cemento armado, y arriba del conjunto se termina el muro continuo con el frente á las dársenas de piedra de excelente granito azul y rosado, combinados de modo de obtener una buena estética para el conjunto.

Muelle Maciel

En el extremo Norte de la calle Maciel, el muelle con frente al antepuerto, ha sido hecho de madera dura y es utilizado para el servicio de embarcaciones fluviales.

Este muelle de madera tiene quinientos metros de longitud. Los demás muelles de mampostería

tienen un largo de unos dos mil metros y serán destinados al tráfico de los vapores de ultramar. Han sido construídos de manera de poder dragarse á 10 m 50 de profundidad en las dársenas y dar atraque á los mayores buques cuando sea necesario

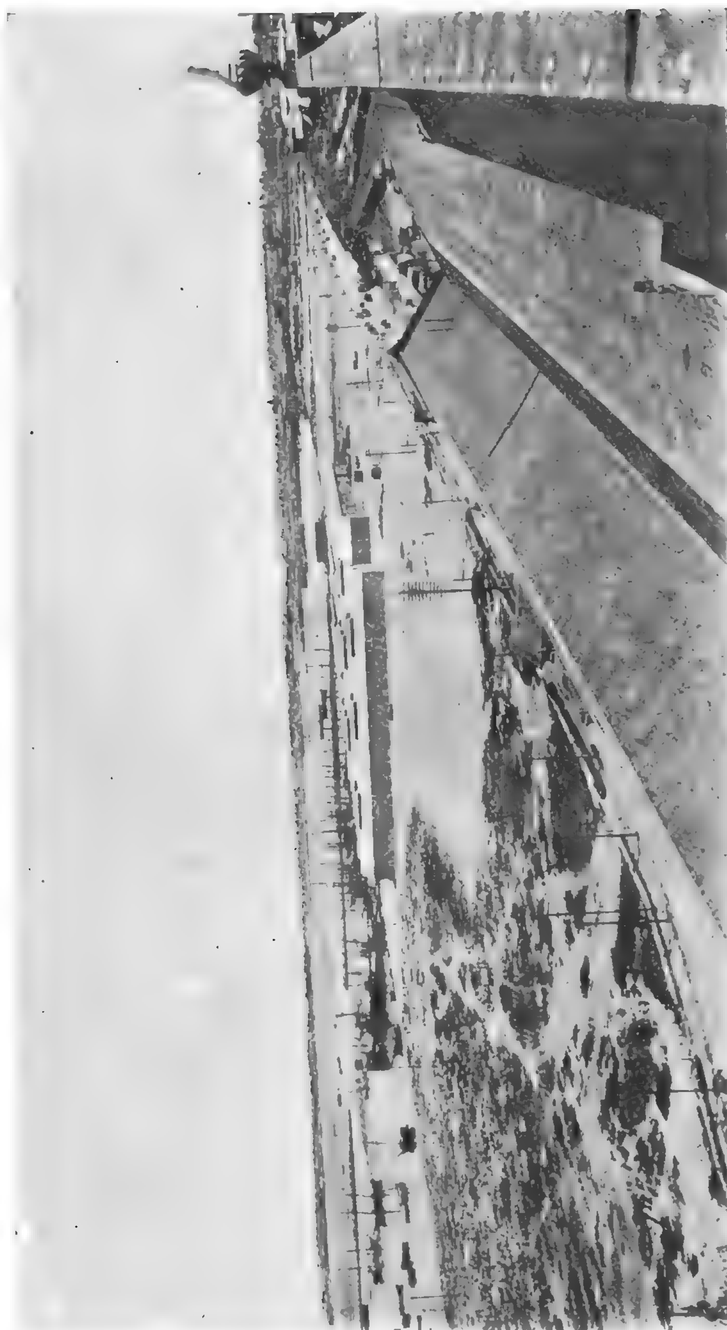


Muelle Maciel. — Revestimiento de madera al Oeste del muelle A.

Hoy por hoy, la profundidad que se dá de 7 m 50 bajo cero, agregada á la altura de la marea, hace este puerto suficiente para todos los transatlánticos que vienen á estas regiones.

Terraplenes

El conjunto de los terrenos ganados sobre la bahía es de una superficie de unas 60 hectáreas repartidas á lo largo de la costa, desde la aduana hasta el Arroyo Seco.



Terraplenes al Este de la bahía.—Cuarenta hectáreas ganadas al mar.—Depósitos de exportación y depósitos de inflamables



Otra zona de diez hectáreas ganada al mar, frente á la estación del ferrocarril central del Uruguay

La extensión de esos terrenos permitirá instalar todo el utilaje del puerto, de acuerdo con los progresos modernos y las mayores exigencias para un servicio rápido y económico.

Sobre los terraplenes de los muelles se instalan las vías de servicio del puerto, los galpones, almacenes, depósitos fiscales ú otros, las grúas y aparejos para el movimiento de las cargas, las usinas de fuerza motriz y alumbrado, etc., y otros complementos del puerto.

En fin, las obras, tal como quedarán concluídas harán de Montevideo un puerto de primer orden, susceptible más tarde de recibir las extensiones futuras.

Marcha de las obras

Se emplearon cerca de dos mil obreros de todas categorías.

El carbón gastado por las diversas máquinas sube á la cantidad de 20 millones de kilos, y el agua dulce usada en las calderas del material á vapor alcanzó á 30 millones de litros anualmente.

En las obras se emplearon más de 60 millones de kilos de cemento portland, y las demás cifras de materiales son por el estilo de ésta, debiendo dragarse cerca de nueve millones de metros cúbicos de barro y ponerse en terraplén unos cuatro millones de metros cúbicos de tierra y arena.

Todas las piedras de escolleras y sillería proceden de las canteras de La Teja.

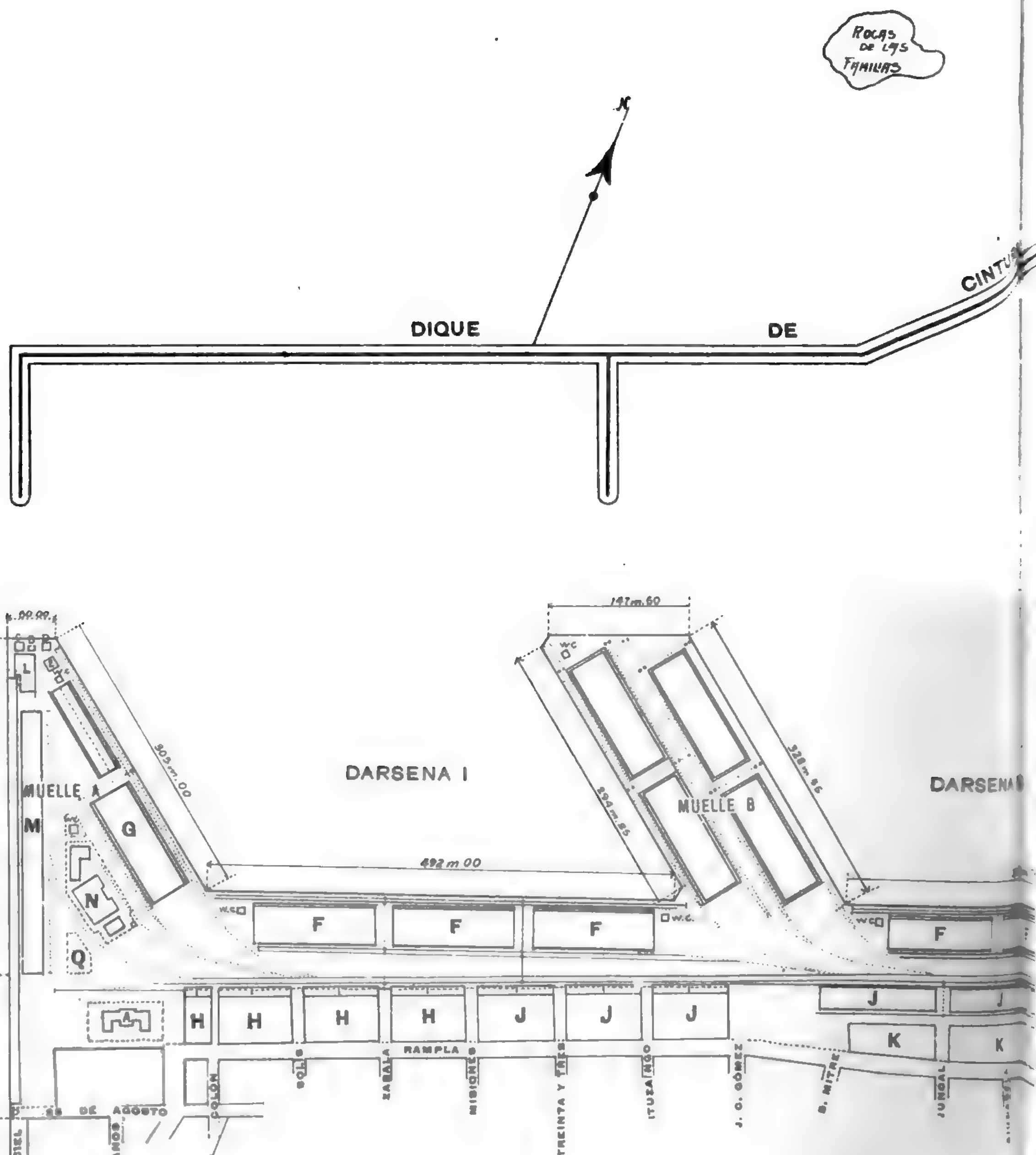
Se embarcaron en La Teja unos dos millones de kilos de piedra por día, y con el material de dragado y terraplén se ponían en movimiento diariamente unos 20 millones de kilos de materiales.



Vapor desembarcando pasajeros é inmigrantes en el muelle A

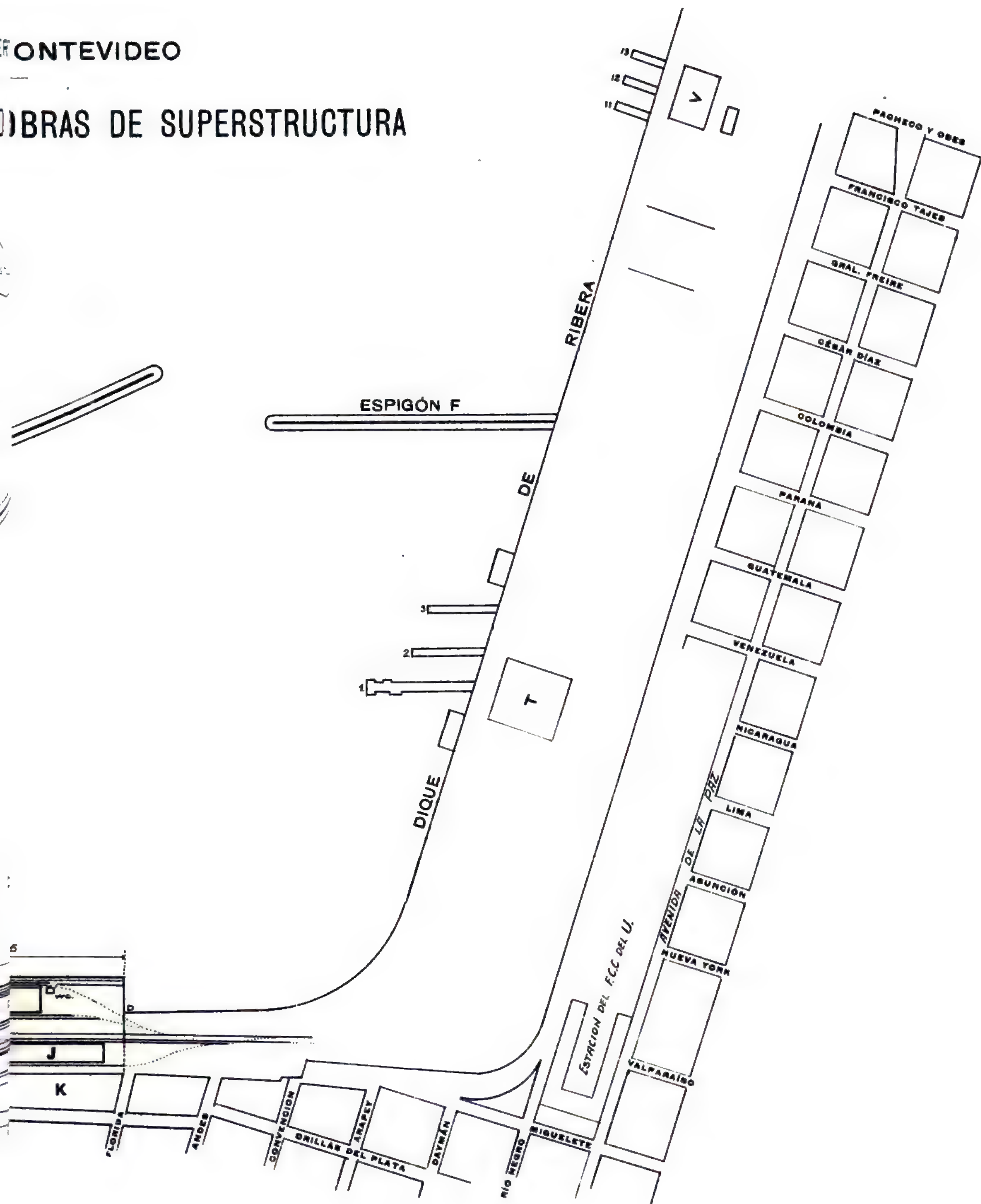
PUERTO DE

PROYECTO PRIMITIVO DE L



REFERENCIAS

- **A** Servicios del Puerto: Oficinas
- **B** Mareógrafo
- **C** Puesto de Pilotos
- **D** Autoridades del Puerto
- **E** Puesto de Aduana y de Policía
- **F** Depósitos
- **G** Galpones - Depósitos
- **I** Pórticos de los Depósitos
- **J** Depósitos de Aduana proyectados
- **K** Almacenes para el comercio
- **L** Pabellón de desinfección
- **M** Pabellón de pasajeros
- **N** Usina eléctrica



ONTEVIDEO
OBRAS DE SUPERSTRUCTURA
13
12
11
V
PACHECO Y OBES
FRANCISCO TAJES
GRAL. FREIRE
CÉSAR DÍAZ
COLOMBIA
PARANÁ
GUATEMALA
VENEZUELA
NICARAGUA
LIMA
ASUNCIÓN
NUEVA YORK
VALPARAÍSO
DIQUE DE RIBERA
ESPIGÓN F
3
2
1
T
AVENIDA DE LA PAZ
Estación del F.C.C. del U.
5
D
J
K
FLORIDA
ANDES
CONVENCIÓN
ORILLAS DEL PLATA
ARAPEY
DAYMÁN
RÍO NEGRO
MIGUELETE

CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO

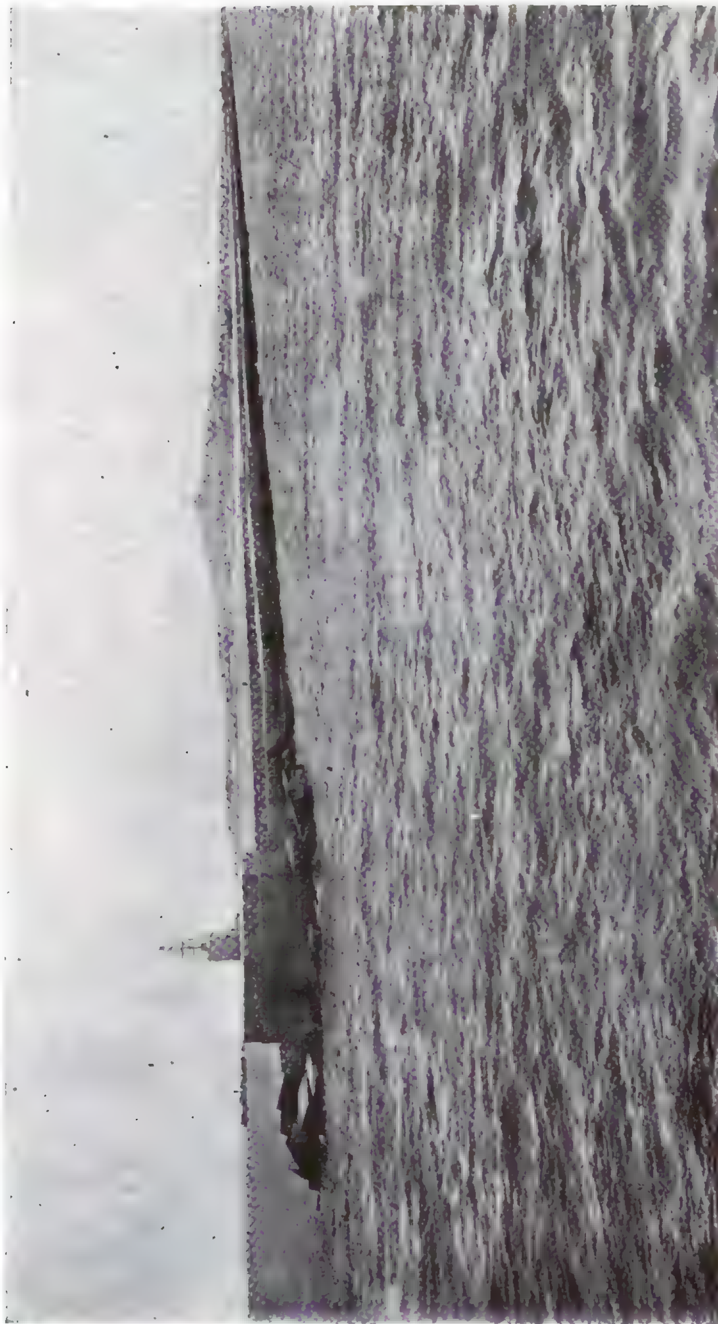
El puerto de Montevideo se califica de primer orden, capaz de admitir los mayores navíos ocupados en el tráfico del continente sudamericano.

Su calificación corresponde á tres circunstancias esenciales. — 1.ª La facilidad de acceso — 2.ª La capacidad — 3.ª La profundidad.

La facilidad de acceso está explicada por la proximidad de los canales naturales profundos del río de la Plata, lo que hace que la zona dragada, insignificante de longitud, sea salvada por los navíos en muy pocos minutos de marcha.

La capacidad. Montevideo cuenta hoy con 3432^{39} metros lineales de muelle, y contará con el ensanche proyectado más de cinco mil.

La profundidad. Actualmente el dragado total es á — 7.50 y se ejecutan los dragados á — 10, lo que significa el máximum deseable, debiendo añadir á esta profundidad la marea habitual calculada en + 0'903



Escollera Oeste

DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS

Defensas

Las escolleras tienen como fundación un suelo artificial formado de piedra menuda y arena que va desde el terreno resistente hasta la cota—5 m 00, en seguida viene el macizo de la escollera que llega hasta la cota 0 m 00, compuesta de piedra gruesa y bloques naturales de 1.ª y 2.ª categoría (101 á 1300 kilos de peso y 1300 en adelante) y sobre ésta se asientan los bloques artificiales de hormigón que van hasta la cota + 4.00 y que constituyen la superstructura de los rompeolas. Además, sobre los bloques y en el lado de afuera tienen un parapeto de mampostería de 1 m 20 de alto.

Los rompeolas están protegidos en su parte exterior con bloques artificiales de hormigón.

La escollera del Este (tendida al W. S. W.) tiene una extensión de 940 metros y constituye, unida á la ciudad como prolongación de la calle Sarandí un hermoso paseo público. — La del Oeste (tendida al N. N. W.) tiene una extensión de 1.300 metros lineales.

El canal de entrada entre ambas escolleras deja un espacio libre de 300 metros.

Entre dichas escolleras y el muelle A, de 501 $^1/_2$ metros de largo, que arranca de la calle Maciel, se contiene el antepuerto; al Este de dicho muelle se encuentra la dársena I formada por el muro interno del mismo, que tiene 306 metros de largo, el de ribera con 500 y el muro del Oeste del muelle B con 300; la cabeza de este muelle tiene una extensión



Antepuerto. —Cerro de Montevideo

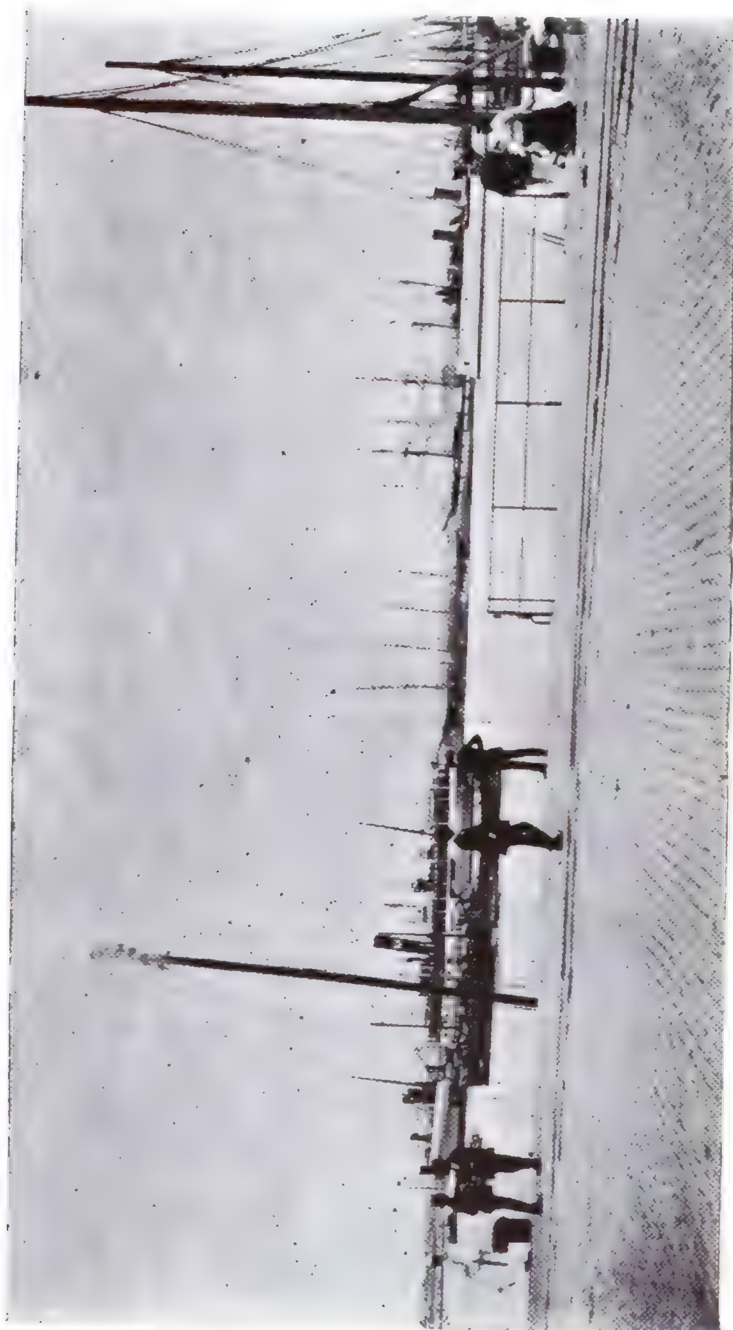
de 150 metros; su muro oriental 329, y el de ribera que le sigue 394. El muelle B es paralelo al muro interno del muelle A y oblicuo con respecto á la línea de los muros de ribera, desviándose al Oeste en un ángulo de 40 grados con la perpendicular á los muros. Al Este de dicho muelle se contiene la dársena II, dragada como la dársena I, á — 7.50 metros por debajo del cero ó nivel de las más bajas



Escollera Este, que constituye un hermoso paseo público

mareas ordinarias, hasta un límite que, siendo paralelo al muelle B, termina entre las calles Florida y Andes. Sigue luego, por tierra, un murallón llamado dique de ribera, con un desarrollo de 1900 metros. Entre este murallón y la dársena II media un extenso espacio abrigado con profundidad de 2 á 3 metros, que utilizan los buques de cabotaje.

Las dársenas están abrigadas por el Norte con un murallón de piedra natural llamado dique de cintura, que tiene 1335 metros de longitud, formando



Aguas tranquilas en la dársena A

una línea ligeramente quebrada; viene después un paso de 150 metros de ámbito, que comunica la bahía con las dársenas, y luego, con el nombre de espigón F reaparece la muralla de abrigo con una extensión de 385 metros, y arrancando del dique de ribera.

Esta obra, que como ya se ha dicho, sirve de abrigo á las dársenas, las separa de la bahía, en la cual se encuentra una profundidad media de 3 á 4 metros.

I. — Infraestructura

Las obras de infraestructura del puerto fueron inauguradas con fecha 25 de agosto de 1910.

N.º de orden	ESPECIFICACIÓN	Unidad	Totales	Por m. l. de quai de mampostería
1	Largo del canal de entrada	m.	2.270	—
2	Ancho del canal de entrada	m.	200	—
3	Superficie del antepuerto ..	m.²	1.981.000	—
4	Superficie del antepuerto dragado (7.50)	m.²	1.058.000	—
5	Relación entre 4 y 3	—	0.53	—
6	Superficie del puerto......	m.²	606.000	298
7	Íd. del puerto dragado (7.50)	m.²	416.000	205
8	Relación entre 7 y 6	—	0.69	—
9	Relación entre 6 y 3	—	3.26	—
10	Relación entre 7 y 4	—	2.54	—
11	Muelles de madera al servicio del comercio	m.	1.389 20	—
12	Quais de mampostería al servicio del comercio.......	m.	2.043 19	—
13	Cota del fondo bajo el cero	m.	7 500	—
14	Profundidad mar media ...	m.	8 403	—
15	Profundidad mar baja.....	m.	8 017	—
16	Profundidad mar alta.....	m.	8 812	—
17	Profundidad máx. observada	m.	10 950	—
18	Profundidad mín. observada	m.	6 597	—

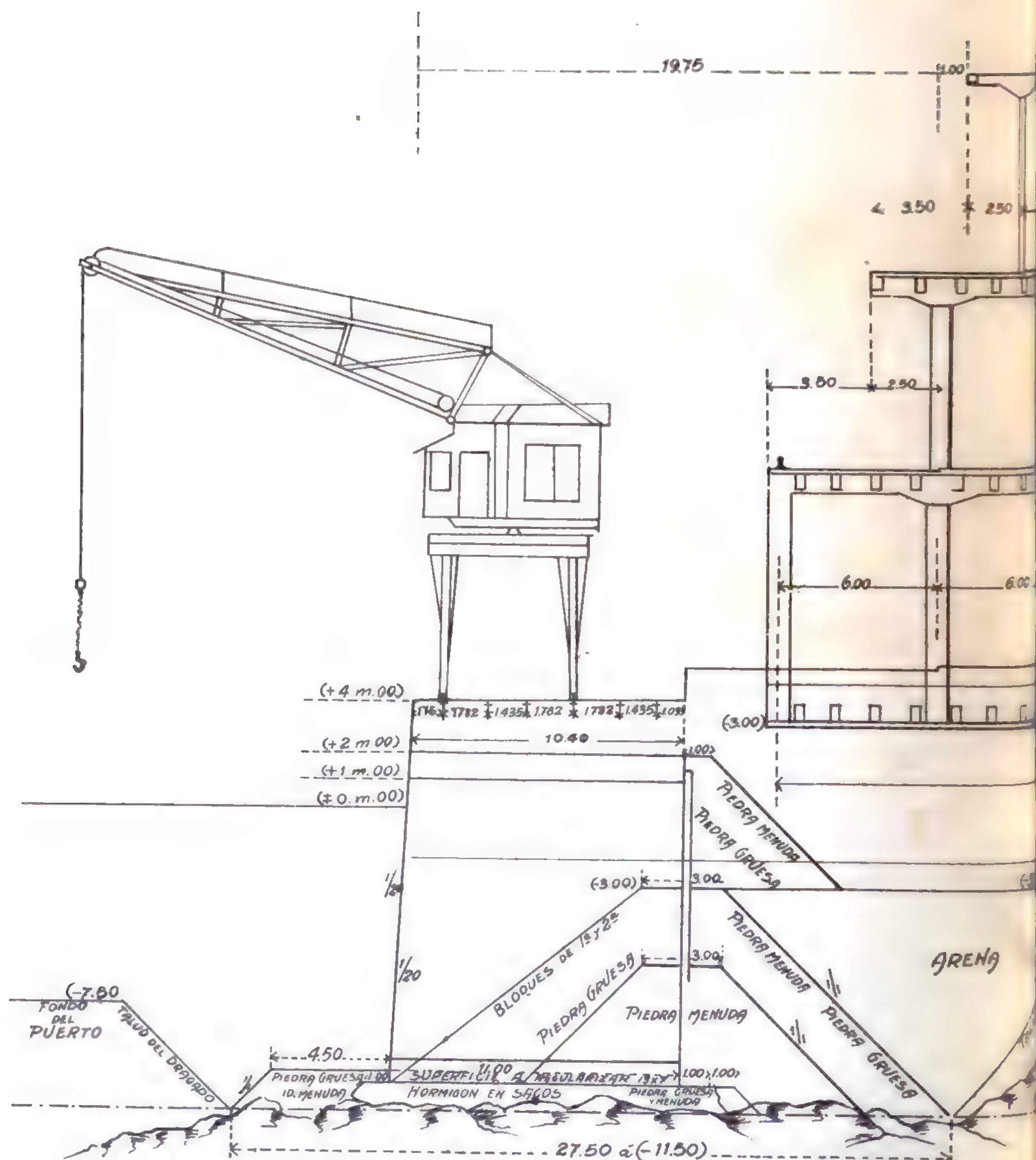


Muro de la dársena I

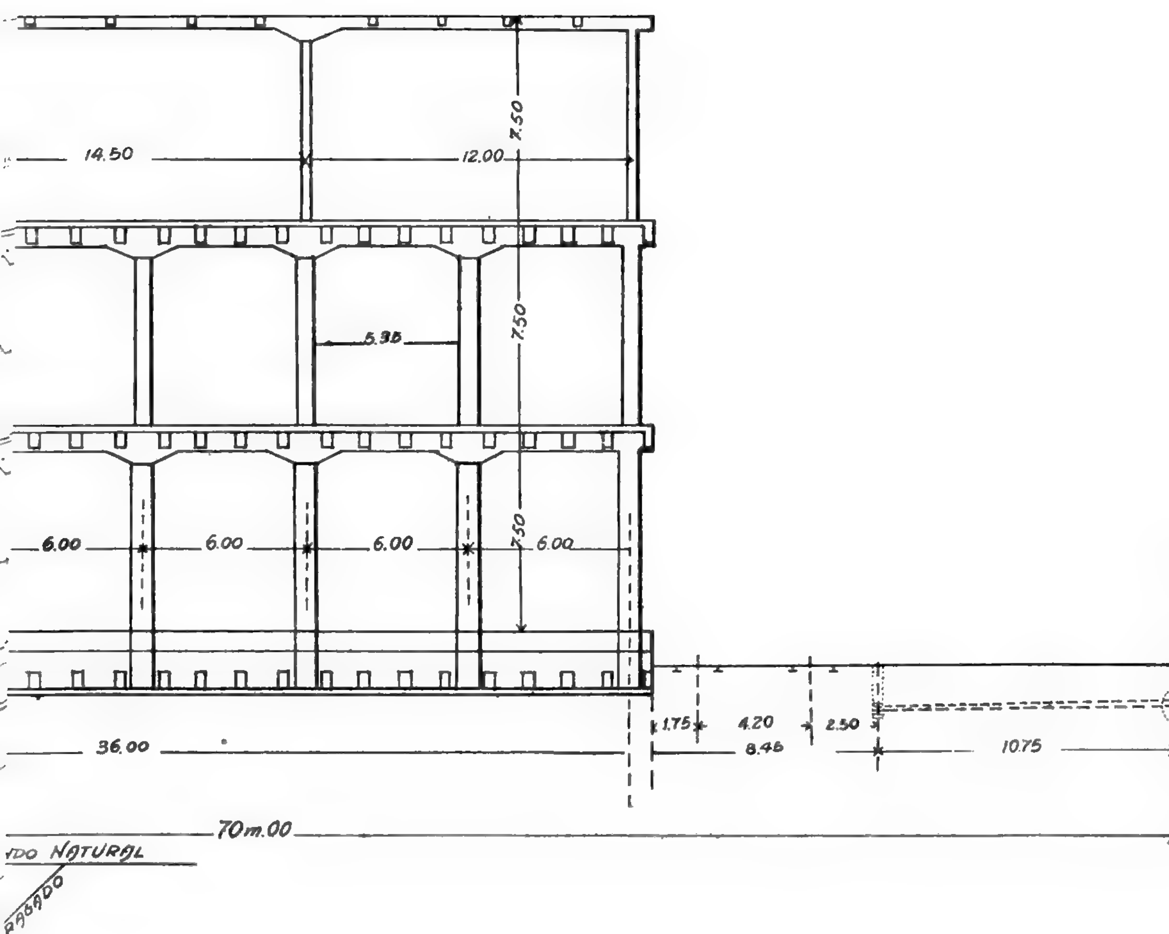
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

DIRECCIÓN PUERTO DE MONTEVIDEO

GALPONES - DEP



OS (Corte Transversal)



El movimiento general de mercaderías, salvo el de carbón, se efectúa por los muelles. El movimiento total anual asciende á:

19	Movimiento de mercads. por año	T.	1.755.930	—

de los cuales corresponden:

20	Movimiento de carbón........	T.	596.458	—

y por lo tanto se manutencionan en los muelles:

21	Movimiento de mercaderías ...	T.	1.160 462	568
22	Movimiento de importación y tránsito..................	T.	739.290	—
23	Movimiento de exportación ..	T.	421.072	—

Como se puede ver por las últimas cifras consignadas, el puerto tiene suficiente capacidad si se le compara:

Liverpool 577
Marsella 605

II. — Superstructura

En el proyecto general de superstructura formulado por la oficina del Tráfico y Conservación del puerto, se encuentran las siguientes obras:

1. — Edificio para sede del Consejo de Administración

Está ubicado en el puerto y en él se instalarán las diferentes oficinas técnicas y administrativas relacionadas con la explotación.

2. — Galpones - depósitos y hangars

Se construirán paralelamente á la arista de los muelles y próximos á éstos (10 m 40). Los situados



Transatlántico saliendo, sin remolcadores, de la dársena I

en la zona de exportación y los situados en la zona de importación.

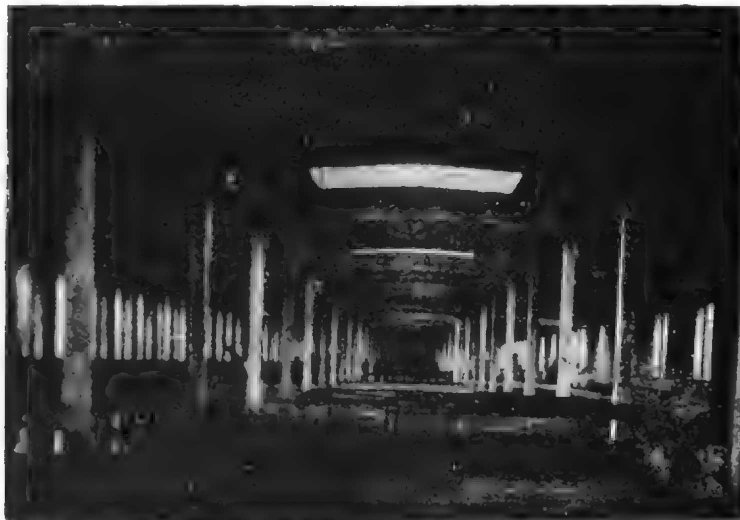
24	Largo de los muelles destinados á la importación y tránsito ..	—	1.649 46	—
25	Largo de los muelles destinados á la exportación	—	393 73	—



Tipo de los depósitos y grúas eléctricas de medio pórtico adoptados en el muelle B del puerto de Montevideo

Los de la zona de importación y tránsito se dividen en hangars de un solo piso 3, 4, 5, y los galpones - depósitos 6, 7, 8, 9, de dos pisos. El largo de los depósitos 4 y 6 es de 114 metros y los restantes de 126 metros, siendo las separaciones entre ellos de 20 metros. Su ancho total es de 36 metros. Distan metros 13.90 del borde del muelle hasta donde tienen fácil acceso las grúas eléctricas que los sirven. La altura libre de cada piso es aproximadamente de metros 6.50. Se ha dado esta altura algo considerable para que puedan circular adheridos á los techos los

transportadores eléctricos destinados al movimiento y entrega de mercaderías. Los hangars 3, 4, 5, serán construídos con estructura metálica y paredes de ladrillo, los galpones - depósitos 6, 7, 8, 9 de estructura de cemento armado y paredes de ladrillo.



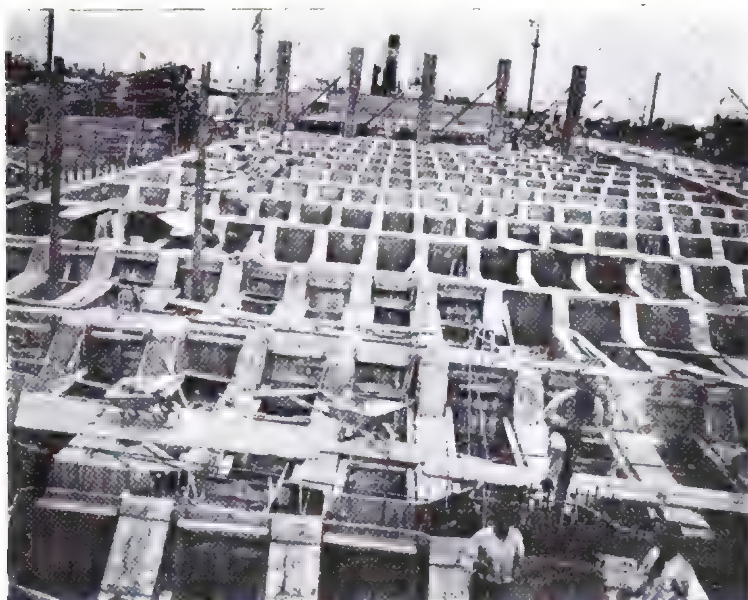
Interior de los depósitos de cemento armado, según el tipo elegido para el muelle B

26	Área de los hangars	—	13.200	—
27	Área de los galpones-depósitos.	—	32.500	—
28	Área total........	—	45.700	—
29	Relación entre las toneladas á moverse y la superficie de los galpones-depósitos........ .	—	16 20	—
30	Capacidad total de hangars y galpones-depósitos.........	—	64 000	—
31	Estadía media de importación y tránsito..................	—	31 2	—

3. — Depósitos de exportación

Los depósitos estarán situados en la zona de exportación, serán dos y tendrán 110 metros de largo

por 50 de ancho, con un espacio entre ambos de 20 metros y sus dos plataformas para la recepción y entrega de las cargas. Constarán solo de un piso bajo, pero su techo está calculado como para soportar los transportadores destinados á la manutención de las cargas.



Construcción de los nuevos depósitos en el muelle B

32	Área de los depósitos	m^2	6.600	16.8
33	Capacidad de los depósitos	m^3	9.240	23.4
34	Relación entre las T. á moverse y la superficie de los depósitos.	T.	64	—
35	Estadía media de exportación...	—	7 9	—
36	Estadía media de importación (6 depósitos de 2 pisos)	—	34	días
37	Estadía media de exportación...	—	7 9	»

4. — Grúas

Se han previsto 20 grúas de pórtico y 22 de medio pórtico, debiéndose ubicar estas últimas frente á los galpones - depósitos.

Serán movidas por energía eléctrica y poseerán una potencia como para levantar cargas hasta de 5 toneladas á 0.40 metros por segundo ó cargas hasta de 11 $^{1}/_{2}$ toneladas á la velocidad de 1.20 metros por segundo.



Hangars en la dársena I (en construcción)

Tendrán 4 motores independientes para la elevación, rotación, traslación y variación de la pluma.

Podrán descargar hasta 65 toneladas por hora de carga liviana y hasta 180 toneladas de cargas pesadas. Consumirán 55 y 85 watts - horas por toneladas movidas, según sean éstas, pesadas ó livianas.

Es, pues, fácil conocer el gasto total de energía proveniente de las grúas.

38	Consumo total teórico de las grúas en w. por año........	—	91.560	—

Pero es preciso tener en cuenta que se efectúan infinidad de falsas maniobras y se efectúan otras con fracciones muy reducidas de la capacidad total de las grúas, lo cual conjuntamente con la caída de tención en las líneas trae un aumento aproximadamente de 50 °/₀.

39	Consumo práctico.	—	137.500	—

que al precio de $ 0.04 representan:

40	Costo de la energía absorbida por las grúas...	$	5.500	—
41	Poder aproximado necesitado por las grúas.................	HP.	610	—
42	Distancia teórica de las grúas..	m.	46	—
43	Toneladas anualmente cada grúa	—	23.700	—

Guinches á vapor. — Existen actualmente cincuenta guinches á vapor y seis á mano que hacen el servicio de los antiguos depósitos de Aduana.

Las casas que han proporcionado este material son: A. Chaplin, Th. Smiah C.°, Turner, Aue, etc.

5. — Grúa flotante

Sucede muchas veces que llegan en los buques cargas mucho mayores que las que pueden levantar las grúas más arriba indicadas, otras que siniestros ó necesidades marítimas hacen necesaria la intervención de grúas de mayor poder. Una grúa flotante

de 60 á 100 toneladas, resuelve el problema, dada la gran facilidad que tiene para trasladarse á un punto cualquiera del puerto y efectuar la operación necesaria.

El Ministerio de Obras Públicas ha llamado á propuestas para la adquisición de una grúa flotante accionada por sus propios medios y con un poder capaz de levantar de cien á ciento veinte toneladas.

6. — Canalización

Se ha previsto alrededor de los muros de quai, un túnel destinado á recibir las diversas instalaciones hidráulicas y eléctricas.

Las de aguas corrientes consistirán en un caño principal de 0.176 de diámetro en conexión con las redes urbanas. Alimentarán las fuentes, hidrantes, abrevaderos, bocas de incendio, mingitorios y w c., situados en la jurisdicción portuaria.

7. — Subestación

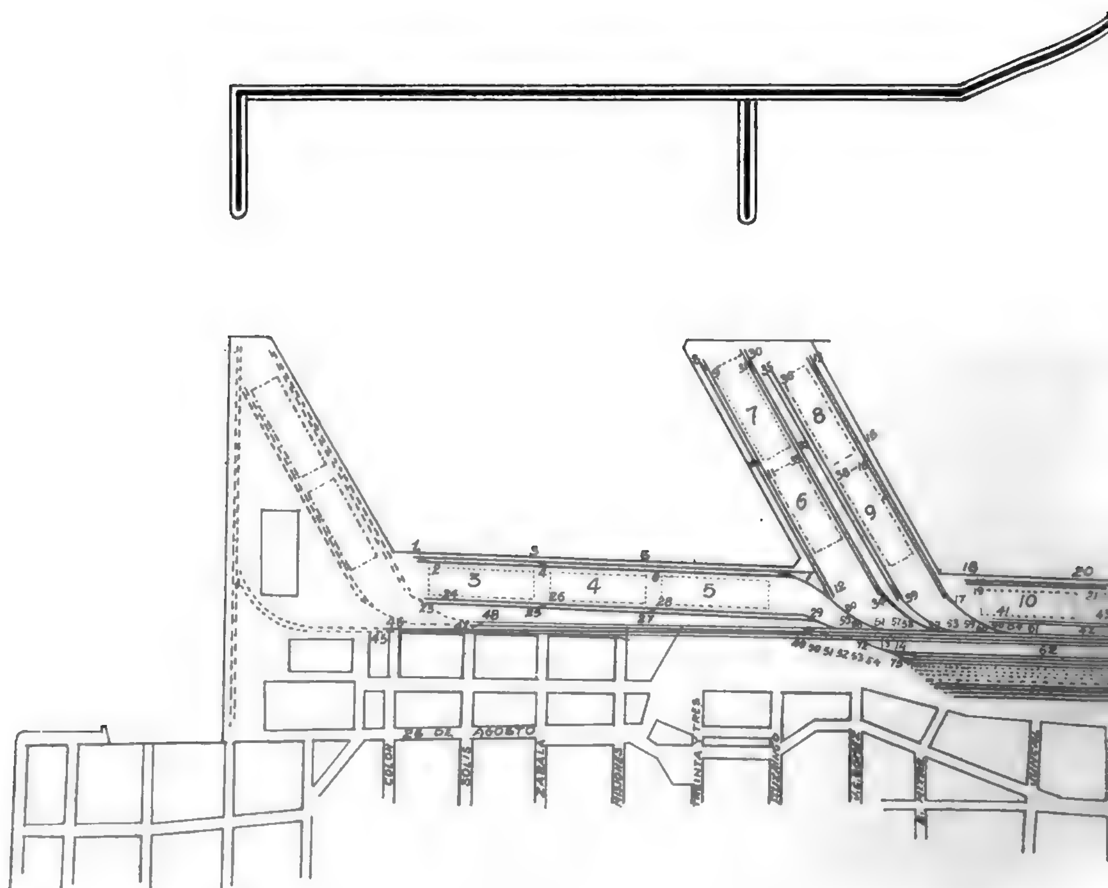
La energía eléctrica derivará de una subestación de la usina eléctrica de Montevideo, debiéndose instalar al efecto 2 grupos electrógenos de 300 HP. cada uno, los cuales accionarán, dos dinamos independientes de 550 vols y corriente continua.

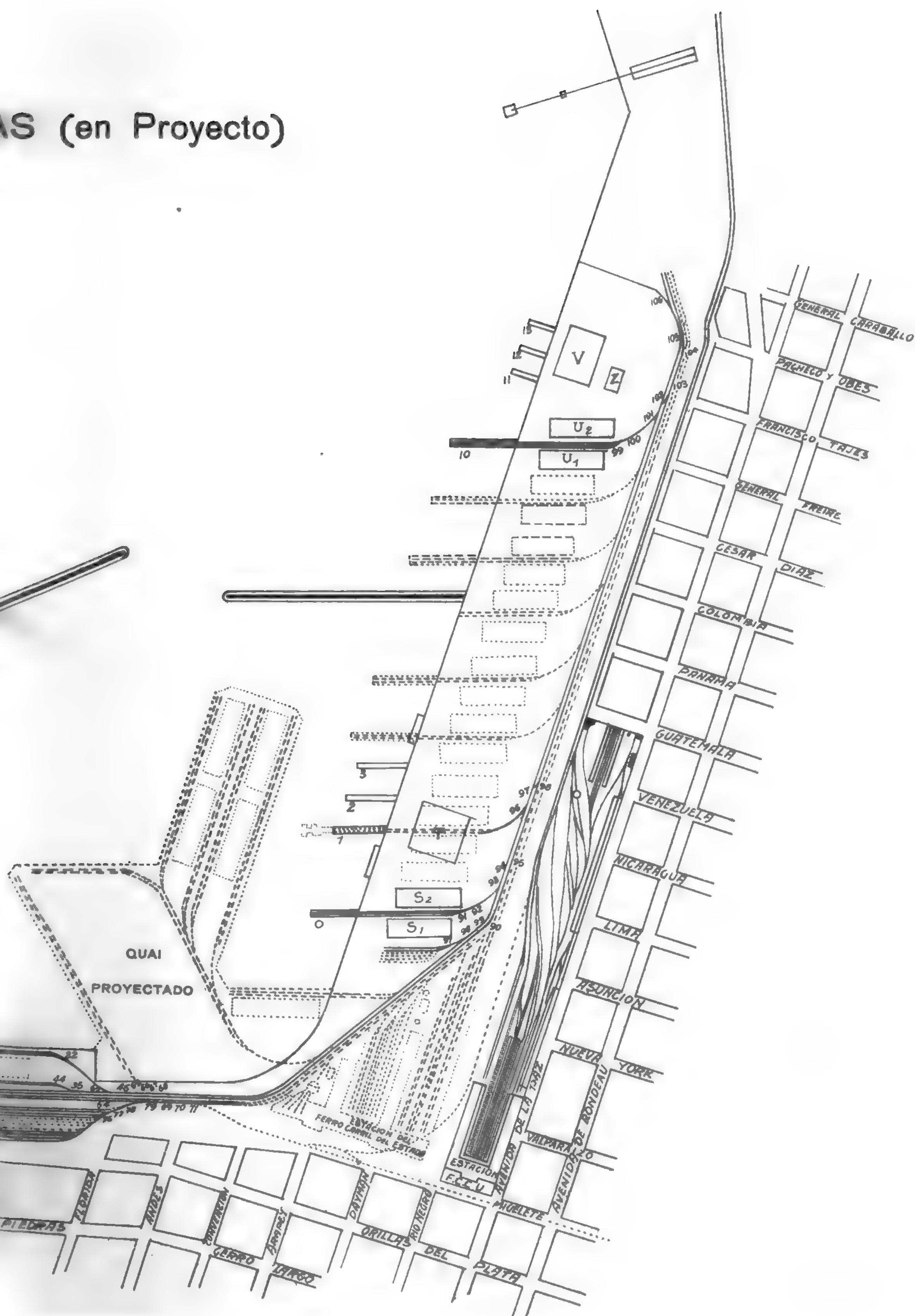
Poseerá un grupo Pirani y batería de acumuladores de 1.000 amperes - horas para el servicio extraordinario y de accidentes.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

DIRECCIÓN PUERTO DE MONTEVIDEO

VÍAS FÉRRE




AS (en Proyecto)
GENERAL CARABALLO
PACHECO Y OBES
FRANCISCO TAJES
GENERAL FREIRE
CESAR DIAZ
COLOMBIA
PANAMA
GUATEMALA
VENEZUELA
NICARAGUA
LIMA
ASUNCION
NUEVA YORK
AVENIDA DE LA PAZ
AVENIDA DE RONDEAU
VALPARAISO
ORILLAS DEL PLATA
RIO NEGRO
DAYMAN
ANDES
PIEDRAS
CERRO LARGO
QUAI PROYECTADO
ESTACION DEL FERRO CARRIL DEL ESTADO
ESTACION F.C.C.U.
V
Z
U2
U1
S2
S1

La alimentación del alumbrado será hecha directamente por la usina eléctrica de Montevideo.

44	Kilowatios previstos para el alumbrado del puerto comercial . .	Kwh.	270.000	—
45	Costo de esta energía por año . .	$	11.000	—

8. — Vías férreas

Se ha previsto también una red general de vías férreas, destinadas á la fácil manutención de las cargas. Todos los depósitos comunicarán entre sí por la red general, la cual comunicará á su vez con una amplia *gare de triage* y la red general de líneas férreas.

Los rieles serán de tipo especial, análogos á los de tranvía, para facilitar la duración del afirmado y la facilidad en el tránsito.

La red de vías férreas tendrá una extensión aproximada de quince kilómetros.

Actualmente existe una red auxiliar de trocha angosta con material rodante adecuado servido por pequeñas locomotoras á vapor.

Este servicio está especialmente afectado á los antiguos depósitos de Aduana.

9. — Verja

Existe una verja general circundando la zona aduanera, para evitar los contrabandos y establecer una especie de zona franca dentro de ese recinto.



A la izquierda muelles antiguos de madera todavía utilizados en el tráfico de carbón — Á la derecha el gran muelle A en mampostería

Depósitos actuales de Aduana

Existen en número de 15 cubriendo una superficie de 52.000 m^2.

Estos depósitos, generalmente en buen estado de conservación, serán objeto de importantes reformas y dotados de aparatos eléctricos para la manipulación de las cargas.

Instalaciones proyectadas

Desinfectorio. — El Consejo Nacional de Higiene ha proyectado, con la aprobación del Gobierno, un desinfectorio, modelo en su género, que será instalado en el muelle A.

Las ropas, enseres y demás objetos de los inmigrantes y pasajeros en ciertas condiciones, sufrirán una desinfección general. En el mismo edificio tendrá su sede la inspección Sanitaria del puerto.

Silos para granos. — En los terrenos ganados al mar, al Este de la bahía, se instalarán los silos ó depósitos metálicos para granos.

Inflamables. — El depósito de inflamables ocupa una posición convenientemente aislada al Este de la bahía.

Fuera de este depósito del Estado, se proyectan instalaciones de kerosene y tanques para petróleo.

Frigoríficos. — Además de los dos grandes establecimientos particulares existentes en el puerto, dedicados á la exportación de carnes congeladas, la



Explanada de la aduana en la dársena

Administración establecerá un frigorífico destinado á la conservación de frutas, etc.

Depósitos de carbón

Montevideo es un puerto de carbón indicado por la naturaleza, pues estando situado en el límite de las aguas profundas del río de la Plata, es lógico que los vapores prefieran tomar carbón en él antes de hacerse á la mar, con objeto de hacer los cursos superiores de los ríos con el mínimum de calado posible.

Esto explica el tráfico de carbón que asciende alrededor de 600.000 toneladas por año.

Los depósitos particulares de carbón diseminados en los contornos de las dársenas han sido notificados que deben situarse fuera del puerto comercial.

A ese efecto, se efectúan terraplenamientos en los costados Este y Norte de la bahía para instalar los depósitos de carbón en condiciones inmejorables.

La administración del Puerto se preocupa de establecer canales de acceso, á fin de que los transatlánticos ocupados en ese tráfico puedan ir hasta los mismos quais.

Con respecto á un depósito fiscal de carbón de gran magnitud, existen varios proyectos de utilización del dique de cintura ó de la costa artificial al Este de la bahía.

El Estado deposita el carbón de su propiedad actualmente en la isla Libertad, que ocupa una posición estratégica en la bahía de Montevideo.

DIQUES DE CARENA

Arsenal de Marina y Dique Nacional

El dique Nacional está ubicado en el paraje conocido por " punta de Lobos ", costa del Cerro, deparmento de Montevideo.

El terreno firme está rodeado de una muralla, excepto la parte del Este, donde existe la puerta de entrada que se encuentra resguardada por el Norte y Nordeste por un murallón y terraplén y por el Sur por un muelle de 105 metros de largo por 10 de ancho y 8 de alto en mareas regulares. Este muelle está construído de piedra y portland.

El dique propiamente dicho corre de Este á Oeste, siendo sus dimensiones las siguientes:

Largo de la 1.ª sección............	59.45	metros
» » » 2.ª »	77.71	»
Total...............	137.16	metros

Características

Ancho entre pilares de entrada...	16.76	metros
La profundidad máxima del agua en la marea más alta	7.32	»
La profundidad en la mínima.....	4.27	»

La puerta principal es de hierro, movida por una máquina á vapor de cuatro caballos de fuerza que hace girar un cabrestante situado en la parte Norte de una escavación donde queda empotrada cuando el dique está abierto.

A los sesenta metros hay una compuerta de madera, formada por dos hojas, que divide el dique para poder albergar completamente separados dos buques de regulares dimensiones.

A los cuatro quintos de la entrada del dique, sobre la derecha, está la casa de bombas y calderas. Las bombas, dos de 15 pulgadas y una de 10, pueden agotar el dique en seis horas. En el mismo edificio, en el lado Norte, está el almacén de los artículos navales necesarios para el movimiento del dique.

Entre el motor de la puerta de entrada y la casa de bombas hay cuatro depósitos para cargas.

Sobre el murallón del Norte hay los edificios siguientes:

1.ª Sección. — Dirección y habitaciones del director.

2.ª Sección. — Portería y depósitos.

3.ª Sección. — Carpintería y depósitos de puntales, etc.

Al frente Sur de la última sección se hallan las habitaciones del personal del establecimiento.

Los muelles y depósitos están provistos de líneas férreas donde circulan las zorras y dos pescantes á vapor de 3 y 10 toneladas respectivamente.

El acceso al dique se efectúa por dos canales de entrada, uno al Nordeste y otro al Sudeste, bali-

zados con boyas de señales y amarrazón. El primero tiene el fondo de limo suelto y el segundo de roca.

En el dique existe una estación meteorológica.

Tarifa y Reglamento

Artículo 1.° Los buques que hagan uso del dique abonarán con arreglo á la siguiente tarifa:

Derechos de entrada y salida:

Por las primeras 500 toneladas.................	$	50	oro
Por cada 250 toneladas que excedan de ese número.	»	20	»

Derechos de permanencia:

Por las primeras 500 toneladas.......	$ 0.09	cts.	oro	por	día
» » 250 tonl. que sigan á este núm.	» 0.08	»	»	»	»
» » 250 » subsiguientes.......	» 0.07	»	»	»	»
» » 250 » que excedan del número anterior..	» 0.06	»	»	»	»
Por las toneladas superiores de 1.250.	» 0.05	»	»	»	»

Las fracciones de toneladas se contarán como enteras, debiendo abonar los buques de menor porte de 500 toneladas los derechos de entrada y salida y permanencia con arreglo á la tarifa asignada para las primeras 500 toneladas.

Condiciones

Artículo 2.° El día será contado desde la salida hasta la puesta del sol y únicamente por el tiempo

en que el buque permanezca en seco, computándose en cualquier caso toda fracción como día entero.

Art. 3.° El capitán que deseare continuar las reparaciones durante la noche, ó sea desde la puesta de sol de un día hasta la salida de sol del inmediato, deberá previamente comunicarlo por escrito al director del dique. Los derechos de permanencia por cada noche ó fracción de la misma serán de $ 0.04 centésimos oro.

Art. 4.° Todos los días, sin excepción de los festivos ni de aquellos en que reina mal tiempo, se consideran útiles.

Art. 5.° El pago se hará de inmediato y en oro sellado.

Art. 6.° Es obligación del dique apuntalar el buque hasta dejarlo en seco, operación que será ejecutada por el personal del establecimiento, secundado por el de á bordo.

Orden para la admisión de buques

La administración lleva un registro en el cual se anotan las peticiones al objeto de atenderlas con la debida equidad.

Tendrán, no obstante, preferencia:

1.° Los buques cargados que por hacer mucha agua estén en peligro inminente.

2.° Las embarcaciones que se hallaren sin carga, pero con averías que las pongan en gran peligro.

3.° Los vapores mercantes que teniendo anunciado viaje fijo no puedan efectuarlo sin entrar en dique.

4.° Los buques de guerra que á causa de asuntos perentorios deban abandonar este puerto.

Observaciones

1.ª Queda prohibida la entrada de todo buque que tenga á su bordo materias explosivas ó inflamables. El que contraviniere á esta disposición pagará una multa de mil pesos oro, estando al propio tiempo obligado, en caso de siniestro, á la indemnización de perjuicios.

2.ª Para la custodia de materias explosivas cede el dique gratuitamente su polvorín, á condición de que las embarcaciones que lo utilicen coloquen en él un guarda permanente.

3.ª Para el depósito de la carga que deban alijar los buques que entren en el dique, cuenta éste con galpones que cede mediante un pequeño almacenaje

4.ª Siempre que las reparaciones ó limpieza de fondos no sean practicadas por el establecimiento, queda obligado todo capitán á dejar limpio el piso del dique, así como al abono de los achiques extraordinarios, remoción de puntales y picaderos y todo otro gasto que no esté comprendido en los derechos de entrada y salida.

5.ª Para toda observación ó reclamo deberán los señores consignatarios ó capitanes de las embarcaciones dirigirse al administrador del dique.

6.º La administración del dique no se responsabiliza por demoras á causa de mal tiempo, ni por accidentes de ninguna especie.

7.ª Las estadías que se produzcan por falta de agua para la salida de los buques no serán tenidas en cuenta para el cobro de los derechos respectivos.

Dique Mauá

Situado al Sur de la ciudad, en el extremo de la calle Florida, junto á la usina del Gas.

Sus características son las siguientes:

Largo	83 m 05
Ancho	15 m 24

Puede admitir buques hasta de 3 m 50 de calado.

Posee una cabria para levantar pesos hasta de treinta toneladas. — Contiguos al dique existen talleres dotados de maquinarias modernas para efectuar toda clase de reparaciones de buques.

Dique Flotante

Ha sido autorizado por ley de julio de 1910 el establecimiento de un dique flotante en el puerto de Montevideo, de acuerdo con las condiciones siguientes:

El dique tendrá una capacidad para navíos hasta de siete mil toneladas y dispondrá de los talleres anexos para reparación y carenas de toda clase.

Serán obligaciones de la empresa concesionaria:

Admitir gratuitamente las naves de propiedad del Estado á los efectos de limpieza y pintura, debiendo estar los trabajos que se realicen en el dique sujetos á los reglamentos de la empresa.

En el caso en que el Estado lo determinase, por razones de urgencia, tendrán las naves de guerra de la Nación preferencia de entrada en el dique.

La empresa establecerá en sus talleres una escuela teórico - práctica de maquinistas y operarios mecánicos.

Varaderos

Existen en el puerto los siguientes, dedicados á la construcción y carena de buques.

Varadero villa del Cerro. *Joaquina T. de Harrat.* —Suben las embarcaciones con cabrestante á vapor —A todo armador admiten reparar sus buques.

Varadero villa del Cerro. *Wilson Sons & C.º* — Suben las embarcaciones con cabrestante á mano. — Exclusivamente para sus embarcaciones.

Varadero en Montevideo. Calle Dársena entre Cerrito y 25 de Mayo, *Antonio D.* y *Manuel Lussich.* — Suben las embarcaciones con cabrestante á mano. — Admiten á todo armador. Acogidos á la ley de astilleros.

Varadero en el Buceo. *Luis A. Amoretti y C.ía y Viuda é hijos de Lorenzo Fernández.* — Suben las embarcaciones con cabrestante á mano. — Admiten á todo armador. Acogidos á la ley de astilleros.

Grandes diques de carena

En el plan general de construcción del puerto se encuentra el proyecto de un gran dique de carena, capáz de contener el mayor buque á flote en el mundo.

Se calcula su costo en cuatro millones de pesos oro.

Instalaciones para la exportación

Mercado de Frutos

Embarcadero de ganados en pie

En los terrenos ganados al mar al Este de la bahía, se instalará el mercado de frutos ó sea el centro del movimiento general de productos del país.

Existe otro proyecto según el cual se instalaría ese mercado en un gran muelle de mampostería semejante al B, el C, en el ángulo Sudeste de la bahía, proximidades del Ferrocarril Central.

La exportación de ganado en pie se hace provisoriamente con los medios indicados por la oficina del Tráfico y Conservación.

Ampliaciones del Puerto

Actualmente, las obras ocupan menos de un décimo de la extensión de la bahía de Montevideo, de suerte que, el puerto puede ampliarse — bien hacia el Oeste, ó bien hacia el Este, hasta alcanzar siguiendo la línea Norte de la costa — todo el contorno entre la punta de San José y el extremo del dique Nacional.

Hacia el Oeste, aprovechando la roca del antepuerto, existe el proyecto — aun no aprobado, de construir un dock de tránsito ó escala, mediante un fácil terraplenamiento. — Este dock tendría aguas profundas y la proximidad á los derroteros de entrada lo harían apto para las embarcaciones que se detengan muy corto tiempo en el puerto.

Hacia el Este, siguiendo el contorno de la bahía, se confecciona el proyecto de un nuevo gran muelle — el C — de mampostería — con las mismas características de sus gemelos, actualmente en explotación el A y el B.

Las oficinas técnicas han realizado un minucioso estudio de la naturaleza de los fondos en la bahía — pues las obras deben efectuarse, naturalmente, allí donde los fondos ofrezcan mayor resistencia para las fundaciones.

En el arroyo Pantanoso, al Norte de la bahía, se estudia la conveniencia de establecer una dársena para servicios especiales.

Dársena Fluvial

Aprovechando la existencia de la antigua restinga de San José, paralela al revestimiento de madera del muelle A — se proyecta construir un muro de mampostería que vendría á formar una dársena — sólo abierta por el lado Norte.

Esta dársena será destinada á vapores fluviales, pues no es posible que estas embarcaciones de bastante eslora y escaso calado ocupen muros del gran puerto profundizado á diez metros.

Comercio de cabotaje

El comercio de cabotaje ó sea el realizado por buques de bandera nacional, entre puertos de la República, ha sido objeto de facilidades especiales.

En la calle Florida, cerca del muelle B, se cons-



Puerto de cabotaje

truye un gran muelle de cemento armado y en los terrenos ganados al mar al Este, varios muelles y depósitos recientemente terminados han sido puestos á disposición de este tráfico.

Medidas edilicias complementarias

El Ministerio del Interior, de acuerdo con la Intendencia y la dirección del Tráfico del Puerto, ha dispuesto la refacción de todos los edificios particulares que den frente al puerto y que se encuentren en malas condiciones. Asimismo se prolongará la rambla Sud América hasta el extremo del puerto, instalándose arboledas adecuadas á un sitio de recreo público.

Se proyecta dictar una ley sobre altura mínima de edificios, tomándose como línea los de las aduanas actuales.

Puerto actual y desarrollo futuro

Es errónea la creencia de que el puerto de Montevideo es pequeño para el tráfico actual.

La extensión lineal de los muros y muelles, está calculada aún para un movimiento de dos millones de toneladas anuales.

Además, es doblemente errónea esta creencia, puesto que existe en la bahía de Montevideo un perímetro suficiente para contener las mayores dársenas del mundo — siendo lo ya construído, como los primeros pabellones de un gran edificio — que tuviera para su desarrollo un terreno casi ilimitado.

Zona franca

Existe á estudio de la Cámara de Senadores el siguiente proyecto de establecimiento de una zona franca comercial é industrial en el puerto de Montevideo, aprobado ya por la Cámara de Representantes:

Artículo 1.° El Poder Ejecutivo establecerá una zona libre del régimen de aduana en Montevideo, fuera del puerto comercial y del antepuerto.

Art. 2.° Serán admitidas en dicha zona, libres de derechos de aduana y de cualquier impuesto interno, las mercancías de procedencia extranjera, salvo las materias inflamables, las perjudiciales á la salud y los objetos fácilmente contrabandeables. La exención comprenderá el almacenaje en los depósitos fiscales, hasta un término de dos años, durante los cuales no se cobrará arrendamiento.

Art. 3.° Se autorizan en la zona franca todas las operaciones de manipulación, transformación, reenvase y fraccionamiento.

Dentro de los depósitos fiscales y en los parajes de uso público, estas operaciones sólo podrán tener lugar en la forma, con las limitaciones y condiciones que establezca el Poder Ejecutivo.

Art. 4.° Se permitirá en la zona la instalación de depósitos ó almacenes pertenecientes á empresas privadas ó á comerciantes, en lotes de terrenos que les serán arrendados en las condiciones que establezca el Poder Ejecutivo.

Art. 5.° Las mercancías introducidas en la zona franca y los artículos elaborados en ella, podrán ser

reexportados libremente en cualquier tiempo. Gozarán de la misma franquicia las mercancías destinadas al tránsito por vía terrestre.

Art. 6.° Las mercancías que después de introducidas en la zona franca se destinaran á la importación, deberán pasar al recinto aduanero como si procedieran directamente del exterior, y serán sometidas á los derechos é impuestos fiscales que les correspondan con arreglo á la legislación vigente.

Art. 7.° Se prohibe consumir y vender al por menor en el recinto de la zona franca. Queda igualmente prohibido habitar en dicho recinto á otras personas que las necesarias para la vigilancia y seguridad del mismo. Los infractores á estas disposiciones sufrirán 100 pesos de multa ó prisión equivalente la primera vez y 500 pesos de multa ó prisión equivalente y expulsión de la zona franca la segunda.

Art. 8.° Queda autorizada en el recinto franco la venta de artículos de consumo destinados al aprovisionamiento de los navíos que no pertenezcan al tráfico exclusivo de puertos nacionales.

Art. 9.° La administración de la zona franca se efectuará directamente por el Estado, el cual instalará las maquinarias y demás accesorios y percibirá los impuestos de eslingaje, transporte y de depósito, así como los de arrendamiento de locales, venta de energía eléctrica, etc.

Art. 10. Declárase de utilidad pública la expropiación de los terrenos necesarios al establecimiento de la zona franca, así como de los que demanden las vías de comunicación con los ferrocarriles, la vigilancia y el aislamiento.

Art. 11. El Poder Ejecutivo proyectará, de acuerdo con la presente ley, las obras necesarias para la instalación de la zona franca.

Art. 12. Destínase para cubrir los primeros gastos que ocasione la ejecución de esta ley, la suma de doscientos mil pesos ($ 200.000), que se tomarán de los fondos extraordinarios del puerto de Montevideo.

Art. 13. Autorízase al Poder Ejecutivo para emitir hasta la suma de un millón de pesos ($ 1.000,000) en títulos de una deuda especial que se denominará "Obligaciones de Zonas Francas". Dichos títulos devengarán el 6 % de interés anual y 1 % de amortización también anual y acumulativa, sobre el total del monto emitido, haciéndose ésta por propuestas á la puja mientras la cotización sea inferior á la par, y por sorteo cuando esté á la par ó arriba de la par.

El servicio de amortización é intereses se hará trimestralmente.

Art. 14. Se afectan para el servicio de las "Obligaciones de Zonas Francas" los recursos que se obtengan según lo dispuesto en el artículo 9.°, cubriéndose de rentas generales el déficit que pudiera producirse.

Art. 15. El Poder Ejecutivo emitirá las "Obligaciones" á medida que el pago de las obras lo requiera.

Art. 16. El Poder Ejecutivo establecerá zonas libres del régimen aduanero en Nueva Palmira y Santa Rosa, así como en cualquier otro punto que las ventajas comerciales lo requieran.

Art. 17. Todas las leyes y reglamentos vigentes, á

los cuales no se oponga la presente ley, serán estrictamente aplicables, en su caso, en la zona franca.

Art. 18. Deróganse las leyes y disposiciones que se opongan á la presente, la cual será reglamentada por el Poder Ejecutivo.

Art. 19. Mientras no se libren al uso público las zonas francas á que se refiere la presente ley, autorízase al Poder Ejecutivo para habilitar uno ó más depósitos francos de carácter puramente comercial, dentro ó fuera del puerto de Montevideo.

Art. 20. Comuníquese, etc.



Vapor de la Mala Real Inglesa atracado al muro Este del muelle A

RÉGIMEN de EXPLOTACIÓN del PUERTO

El puerto de Montevideo está administrado por el Estado.

La dirección superior, según la ley de 4 de enero de 1909, está confiada á un Consejo de Administración, compuesto por nueve miembros en la siguiente forma:

Un miembro de la Cámara Nacional de Comercio.

Un miembro del Consejo Nacional de Higiene; designados por las respectivas corporaciones.

El comandante general de marina.

El director general de aduanas.

El director de la oficina del Tráfico y Conservación y de cuatro miembros más que designará el Poder Ejecutivo.

Los miembros del Consejo durarán en sus funciones cuatro años y pueden ser reelectos. — No gozan emolumento de especie alguna.

El Poder Ejecutivo designa directamente cada cuatro años el presidente del Consejo.

Composición actual

El Consejo de Administración está actualmente formado, de acuerdo con la ley, por las siguientes personas:

Presidente: don Joaquín C. Márquez, presidente de la Cámara Nacional de Comercio.

Vicepresidente: don Augusto Nery, comerciante, miembro de la Cámara Nacional de Comercio.

Vocales: doctor Alejo Idiartegaray, abogado, director general de aduanas.

Coronel Guillermo Lyons, ingeniero, comandante de marina y capitán general de puertos.

Doctor Jaime H. Oliver, médico, miembro del Consejo Nacional de Higiene.

Señor Alberto Roux, comerciante.

Señor Enrique B. Lussich, representante de la Cámara Nacional de Comercio, empresario de navegación y lanchajes.

Doctor Juan Carlos Blanco, abogado, miembro de la Cámara de Diputados, director honorario de la oficina del Tráfico y Conservación del Puerto.

El Consejo de Administración tiene los cometidos siguientes:

a) Vigilar y controlar todos los servicios del puerto.
b) Proponer al Poder Ejecutivo los impuestos, derechos y tarifas que corresponda establecer por los diversos servicios.
c) Someter anualmente al Poder Ejecutivo el presupuesto de gastos para la administración y explotación del puerto.
d) Resolver todos los asuntos relativos al pago de los impuestos y derechos del puerto.
e) Ejercer la superintendencia disciplinaria sobre todo el personal del puerto, imponiendo las penas que procedan, de acuerdo con los reglamentos que se dicten.

f) Intervenir en las cuentas y estados de las oficinas del puerto, sin perjuicio de los cometidos que correspondan á la contaduría general de la Nación.

g) Proponer al Poder Ejecutivo los reglamentos generales y especiales de todos los servicios del puerto y cuidar de su estricto cumplimiento.

h) Estudiar los proyectos relativos á instalaciones, ensanches y obras anexas al puerto, que se presenten.

Las funciones ejecutivas de los servicios del puerto están á cargo de una oficina que se denomina del Tráfico y Conservación; cuya organización y cometidos son determinados por el Poder Ejecutivo y que depende directamente del Consejo de Administración del Puerto.

Las rentas del puerto comercial de Montevideo están afectadas á su sostenimiento (artículos 3, 4 y 5 de la ley 4 de enero de 1909).

Se consideran rentas ó proventos del puerto:

1.° Todos los impuestos que graven ó puedan gravar á los buques y embarcaciones por razón de las operaciones comerciales que efectúen en el puerto, quedando excluídos los de faros, patente, matrícula, impuesto de sanidad ú otros análogos, que continuarán siendo recaudados por las oficinas que actualmente los perciben.

2.° Los derechos de descarga directa á tierra de mercaderías y efectos de toda clase, efectuada en los muelles y ramblas del puerto por buques ó lanchas.

3.° El impuesto de eslingaje.

4.° El impuesto de almacenaje de importación en los depósitos fiscales.
5.° El impuesto de grúas y pescantes y las sumas provenientes de los alquileres de los mismos.
6.° El arrendamiento de almacenes, ramblas y muelles.
7.° Los derechos según tarifa por servicio de peones.
8.° Los derechos de depósitos fiscales de exportación, tránsito y embarque.
9.° Los derechos de tracción en las vías férreas del puerto.
10. Los derechos que se apliquen por el uso de otras instalaciones del puerto no enumeradas en los incisos anteriores.
11. Las sumas provenientes de multas impuestas en virtud de leyes y reglamentos que se dicten.

La renta por eslingaje y almacenaje de importación que la aduana percibe actualmente, (números 3 y 4), se considerará como portuaria, sin perjuicio de las afectaciones vigentes, que no serán alteradas.

El reglamento de fecha setiembre 8 de 1911, atribuye á la oficina del Tráfico, creada por la ley de 4 de enero de 1909, el establecimiento, organización y dirección de todos los servicios del puerto, en su parte ejecutiva.

Obras nuevas y conservación

Las obras del puerto y la conservación de las mismas dependen del Ministerio de Obras Públicas, el cual dispone de una dirección especial con este

objeto formada por un personal cuidadosamente elegido.

Es esta una administración puramente técnica.

Comandancia de Marina

Corresponde á la autoridad marítima representada por la Comandancia de marina y Capitanía del puerto:

Inciso 1.° La policía general marítima y terrestre del puerto y adyacencias, y la de los muelles, dársenas, diques y explanadas.

Inciso 2.° Determinar el fondeadero de los buques en la rada y antepuerto, el orden de salida de ellos y todo lo que se relacione con la seguridad de la navegación, en armonía con las prescripciones que dicte el Consejo.

Inciso 3.° Mandar cumplir las disposiciones vigentes sobre prácticos, luces, señales, remolques y otras relativas á la navegación.

Inciso 4.° Prestar ayuda y cooperar al buen desempeño de las funciones cometidas á la oficina del Tráfico y Conservación.

Aduana

Corresponde á la Aduana:

Inciso 1.° Autorizar todas las operaciones referentes al despacho, trasbordo, reembarco de mercaderías sujetas á derechos ó libre de éstos

y sin excepción todas las operaciones que impliquen manejo de mercaderías ó frutos del país.

Inciso 2.° Vigilar dentro y fuera de los depósitos, por tierra y por agua, el movimiento de las mercaderías y productos á su importación ó exportación, adoptando todas las precauciones necesarias para impedir cualquiera defraudación en la renta.

Inciso 3.° Recaudar los derechos de importación y exportación y demás impuestos, de conformidad con las leyes y procedimientos vigentes.

Inciso 4.° Organizar los servicios aduaneros en armonía con la oficina del Tráfico y Conservación del Puerto, para el más fácil desempeño del cometido de cada repartición.

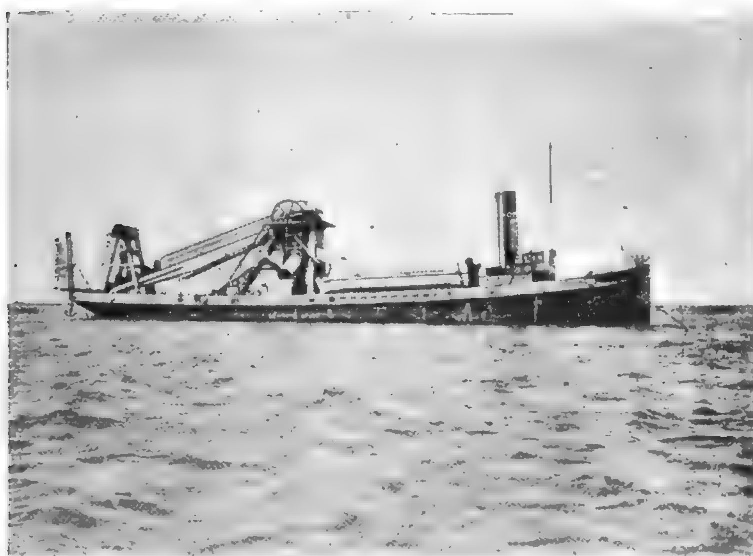


Draga marina profundizando el antepuerto

SERVICIOS DEL PUERTO

Dragados

Los dragados de conservación y profundizamiento del puerto se ejecutan por administración.



Tipo de draga marina de propiedad del Estado. al servicio del puerto

A ese efecto el Estado cuenta con un material compuesto por dos grandes dragas marinas (tipo Uruguay I y Uruguay II) y cuatro dragas para trabajos interiores.

Para el servicio de este material existen varios vapores transportes de mar afuera, un vapor remolcador, un buque destinado al aprovisionamiento de agua y una lancha para la Inspección.

Faros (derroteros de Montevideo)

Faro cabo Polonio

Situado en el cabo de este nombre, departamento de Rocha.

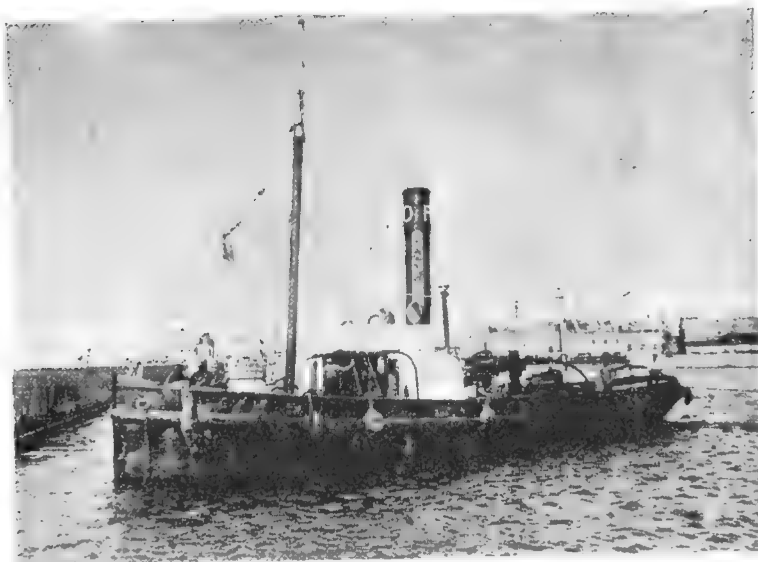
Latitud S...............	34°	26′	06″
Longitud O.............	53°	48′	25″

CARACTERÍSTICA: *Un destello blanco cada doce segundos.*

ALCANCE LUMINOSO: *Veinte millas* en estado ordinario de transparencia atmosférica.



Tipo de vapor de mar al servicio del ministerio de Obras Públicas



Tipo de vapor remolcador de propiedad del Estado
al servicio del material flotante del puerto

Faro cabo Santa María

Situado en el cabo de este nombre, departamento de Rocha.

Latitud S.	34° 40′ 01″
Longitud O.	54° 09′ 01″

Característica: *Destello blanco prolongado cada minuto y luz blanca fija en la corona inferior.*

Alcance luminoso: En estado ordinario de transparencia atmosférica; para los destellos, *veinte millas;* para la luz fija, *diez millas.*

Faro de José Ignacio

Situado en el cabo de este nombre, departamento de Maldonado.

Latitud S...............	34°	50′	58″
Longitud O..............	54°	39′	24″

CARACTERÍSTICA: *Luz blanca fija.*

ALCANCE LUMINOSO: En estado ordinario de transparencia atmosférica, *siete millas.*

Faro de la isla de Lobos

Situado en la isla de este nombre que existe en la desembocadura del río de la Plata, á cuatro millas de punta del Este.

Latitud S...............	35°	01′	07″
Longitud O..............	54°	54′	22″

CARACTERÍSTICA: *Luz blanca de destellos, equidistantes cada cinco segundos.*

ALCANCE LUMINOSO: En estado ordinario de transparencia atmosférica, *veintitrés y media millas;* en atmósfera brumosa, *diez y siete y media millas.*

En la misma torre debajo de la luz principal y orientada al *Este* hay una *luz de dirección (roja fija)* que marca el arrecife situado á *un tercio de milla* al Este de dicha isla. — El cono luminoso está dispuesto en forma que cubre el arrecife en una extensión de más de *dos millas.*

Está provisto de una *sirena* para los días de niebla, siendo su característica la siguiente: *Emisión*

de un sonido de tres segundos de duración cada treinta segundos.

Existe además un *semáforo* para comunicar con los vapores y con la estación de punta del Este.



Faro en el extremo del dique de cintura. Señala la entrada al puerto comercial

Faro de punta del Este

Situado en la punta de este nombre, departamento de Maldonado.

Latitud S.	34°	58′	15″
Longitud O.	54°	56′	57″

Característica: *Luz blanca fija, con ocultaciones,* visible *noventa segundos;* eclipse *veinte y cinco segundos.* La luz se vé con toda su intensidad durante *cuarenta segundos.*

Alcance luminoso: *Quince millas.*

Pontón faro del banco Inglés

Situado en la cabeza Norte del banco de su nombre. Pontón de *dos palos* pintado de *rojo*.

Latitud S.	35° 06′ 00″
Longitud O.	55° 53′ 40″

CARACTERÍSTICA: *Luz blanca fija.*

ALCANCE LUMINOSO: En estado ordinario de transparencia atmosférica *seis millas.*

En este pontón existe un aparato trasmisor de *señales submarinas* que funciona siempre que la atmósfera está fosca ya sea por nieblas ó lluvias y cuya CARACTERÍSTICA es la siguiente: *Grupo de tres toques de campana seguido de un silencio de diez segundos.*



Faro en el extremo de la escollera Oeste

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

DIRECCIÓN DE HIDROGRAFÍA

REPÚBLICA ORIE

FAROS Y BALIZAS E

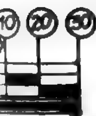
Nº II POLONIO	Nº III Sta. MARÍA	Nº IV JOSÉ IGNACIO	Nº V LOBOS	Nº VI Pta. del EST
UN DESTELLO BLANCO CADA 12 SEGUNDOS.	DESTELLOS BLANCOS PROLONGADOS CADA MINUTO LUZ BLANCA FIJA EN LA CORONA INFERIOR.	LUZ BLANCA FIJA.	DESTELLOS BLANCOS EQUIDISTANTES CADA 5 SEGUNDOS.	LUZ BLANCA FI CON OCULTACIO Visible: [illegible] segun Eclipse: 25 "



TAL DEL URUGUAY

EL RÍO DE LA PLATA

Nº VIII ISLA de FLORES	Nº IX Bco. INGLÉS	Nº X Pta. BRAVA	Nº XI CERRO	Nº XII PANELA	Nº XIV SAUCE	Nº XV COLONIA	Nº XVI FARALLÓN
GRUPO DE DOS DESTELLOS BLANCOS CADA 10 SEGUNDOS.	LUZ BLANCA FIJA	12 DESTELLOS ALTERNADOS ROJOS Y BLANCOS EN 1 MINUTO.	GRUPO DE 3 DESTELLOS BLANCOS CADA 10 SEGUNDOS.	LUZ BLANCA FIJA	LUZ BLANCA FIJA	DESTELLO DE LUZ BLANCA DE 15 Seg.s CADA 3 MIN	LUZ BLANCA FIJA



Faro isla de Flores

Situado en la isla del mismo nombre.

Latitud S.	34° 56′ 55″
Longitud O.	55° 54′ 46″

CARACTERÍSTICA: *Un grupo de dos destellos blancos cada diez segundos.*

ALCANCE LUMINOSO: En estado ordinario de transparencia atmosférica, *diez y nueve y media millas.*

Faro de punta Brava

Situado en la punta de este nombre, departamento de Montevideo.

Latitud S.	34° 56′ 18″
Longitud O.	56° 09′ 31″

CARACTERÍSTICA: *Destellos rojos y blancos alternados cada cinco segundos.*

ALCANCE LUMINOSO: En estado ordinario de transparencia atmosférica, *catorce millas.*

Faro del cerro de Montevideo

Situado en la cumbre de este cerro.

Latitud S.	34° 53′ 03″
Longitud O.	56° 14′ 09″

CARACTERÍSTICA: *Grupo de tres destellos blancos cada diez segundos.*

ALCANCE LUMINOSO: En estado ordinario de transparencia atmosférica, *treinta y dos millas.*



Faro en el extremo de la escollera Este

Pontón faro de la Panela

Pontón de *dos palos*, pintado de *rojo*, fondeado en la cabeza *Norte* de la piedra de este nombre.

Latitud S.	34° 54′ 36″
Longitud O.	56° 26′ 16″

CARACTERÍSTICA: *Luz blanca fija.*

ALCANCE LUMINOSO: En estado ordinario de transparencia atmosférica, *siete millas.*

Faro de la Colonia

Situado en la parte *Sur* de la ciudad de este nombre.

Latitud S.	34° 28′ 23″
Longitud O.	57° 51′ 07″

CARACTERÍSTICA: *Destello de luz blanca de quince segundos cada tres minutos.*

ALCANCE LUMINOSO: En estado ordinario de transparencia atmosférica, *cinco millas.*

Faro de la isla del Farallón

Situado en la isla del mismo nombre, que existe al Oeste de la ciudad de la Colonia.

Latitud S...............	34° 29′ 12″
Longitud O..............	57° 55′ 34″

CARACTERÍSTICA: *Luz blanca fija.*

ALCANCE LUMINOSO: En estado ordinario de transparencia atmosférica, *siete millas.*



Tipo de boyas luminosas empleadas en el interior del antepuerto

Balizas

En el plano general de iluminación de los derroteros al puerto de Montevideo consta el nuevo balizamiento del río de la Plata.

Esta obra, así como el balizamiento del puerto no está aún sino en sus comienzos, no obstante ser ya nuestra costa la mejor iluminada de la América del Sur.



Tipo de boyas luminosas marinas que señalan los derroteros exteriores del puerto de Montevideo

Instituto Meteorológico Nacional

Instalado en el puerto de Montevideo. Creado por ley del 14 de julio de 1905. — Cuenta con un observatorio central instalado en Montevideo y cinco estaciones meteorológicas de primer orden distribuídas en la República.

Las observaciones que se practican en este servicio á las 8.36 a. m. del meridiano de Montevideo, se trasmiten telegráficamente á la oficina central meteorológica de la República Argentina y á los observatorios de Río Janeiro, San Pablo, Porto Alegre y Barra de Río Grande. — Todas estas oficinas trasmiten á su vez sus observaciones á la misma hora al observatorio central de Montevideo.

Con esos datos que comprenden desde punta Arenas hasta Río Janeiro y toda la parte central y Oeste del continente se confecciona la carta diaria del tiempo.

Los navegantes encontrarán en la Comandancia de Marina de horas 17 á 18, la carta del día con todos los datos de la parte austral del continente.

Observatorio Central de Montevideo

Empezó á funcionar en el año 1895. — Habiéndose ampliado gradualmente sus instalaciones y anexado nuevos servicios.

Sus coordenadas geográficas son:

Latitud S.	34° 54′ 33″
Longitud O. del meridiano de Greenwich.	56° 12′ 45″ = $3^h\,44^m\,51^s\,4$

Altura sobre el nivel medio del mar: 24 metros 33.

En la parte meteorológica cuenta con toda la serie de aparatos registradores Richard de París, y los de lectura directa son de la casa Negretti y Zambra de Londres.

Los buques de la marina de guerra pueden dejar sus instrumentos meteorológicos para su contralor durante su permanencia en el Puerto, facilitándoseles otros con el objeto de que no interrumpan sus observaciones de á bordo. — Los buques mercantes pueden dejar sus instrumentos para contralorear.

El servicio de contralor para toda la marina es gratis.

En el semáforo del Observatorio se comunican permanentemente por medio de las señales del código Internacional los cambios probables de tiempo. Durante la noche las señales luminosas sustituyen á las banderas y conos.

La observación de horas 14, (meridiano de Montevideo) se trasmite á los buques por medio de las señales del código Internacional.

El Observatorio cuenta con un servicio completo para el estudio de la marcha de los cronómetros.

Existen dos péndulos eléctricos y uno á pesas.

Las determinaciones de los pasajes se hacen durante la noche usando un anteojo Salmoiraghi y un cronógrafo de la misma casa. — La apreciación puede llevarse al décimo ó al centésimo de segundo.

El Observatorio cuenta con estufas y enfriadores para estudiar la marcha de los cronómetros á altas y bajas temperaturas.

Los capitanes de buques que permanezcan en el puerto más de veinte días pueden solicitar el cam-

bio de aceite de sus cronómetros, — debiendo indicar á la temperatura media que ellos deben ser estudiados.

El Observatorio les expide un certificado de acuerdo con el modelo adjunto (véase página 101).

Tanto los buques de marina de guerra como los mercantes, pueden solicitar esos servicios, los que les serán facilitados sin tener que abonar retribución alguna.

El 1.° de marzo próximo será librado al servicio público el cronoglobo. — Sus indicaciones corresponderán á las doce horas del meridiano de Greenwich.

Informaciones generales

Para el arreglo de los cronómetros y si se desean hacer observaciones particulares con sextantes ó teodolitos, los marinos deben ocurrir al Instituto de 8 a. m. á 10.30. — No es necesario que lleven aparatos; el Instituto facilita el material.

Para análisis de agua de mar, sólo deben facilitar un ayudante. — En el laboratorio del Instituto tienen á disposición todo el material necesario.

Por datos ó contralor de aparatos meteorológicos ocurrir de horas 13 á horas 18.

Los capitanes de los buques de guerra pueden solicitar las publicaciones del Instituto, tanto los diagramas meteorológicos como las cartas del cielo para esta parte austral del continente.

Las cartas del Atlántico y Pacífico Norte y Sur, mensuales y trimestrales, editadas por el Weather

Bureau de Washington, se encuentran á disposición de los navegantes.

Todo el material gráfico se facilita gratis.

Datos generales

Por ley del 12 de junio de 1908, ha quedado establecida como hora oficial para toda la República la correspondiente al meridiano que pasa por el observatorio central del Instituto, cuyas coordenadas geográficas dejamos especificadas anteriormente.

Largo de un grado de meridiano á las diferentes latitudes de la República.

Grados de latitud	Metros
30	110.841
31	110.858
32	110.875
33	110.893
34	110.911
35	110.929

Largo de un grado de paralelo á las diferentes latitudes de la República.

Grados de latitud	Metros
30	96.475
31	95.492
32	94.482
33	93.442
34	92.374
35	91.277

Modelo de certificado que se expide para la marcha de los cronómetros. Cuando éstos se regulan á altas ó bajas temperaturas se adjunta un diagrama en el que consta las variaciones por grados de temperatura.

REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY



INSTITUTO METEOROLÓGICO NACIONAL

OBSERVATORIO CENTRAL—MONTEVIDEO

(COORDENADAS GEOGRÁFICAS)

Latitud Sur 34° 54'33"—Longitud W. del meridiano de Paris—58° 32'59" en Tiempo—3 h. 54 m. 12 s.

SECCION HORA OFICIAL

Certificado de Observación del Cronómetro N.° .... Marca ....

Observado durante los días .... de .... de 191......

DÍA	HORA DE LA OBSERVACIÓN	HORA DEL CRONÓMETRO	VARIACIÓN			
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....

Su variación diaria y constante es de .... según queda demostrado por las observaciones de los días .... de 191......

Firma del Observador

Firma del Director del Instituto

Datos del Observatorio central — Montevideo

1910 MESES	Presión barométrica media reducida á 0° y al nivel del mar	Temperaturas medias	Humedad relativa media	TEMPERATURA MEDIA de las estaciones
Enero	760.44	21:43	69.53	Verano . . . 21:33
Febrero	761.51	21:57	70.90	Otoño 17:32
Marzo	762.20	20:64	75.10	Invierno . . 11:73
Abril	761.69	17:24	76.38	Primavera 16:04
Mayo	762.71	14:12	78.59	
Junio	763.73	12:23	81.98	
Julio.	764.17	11:41	79.30	
Agosto.	764 57	11:55	78.40	
Setiembre . . .	763.71	14:11	77.90	
Octubre	761.42	15:91	69.64	
Noviembre . .	761.56	18:11	71.91	
Diciembre. . .	760 68	21:01	66 36	

Las máximas temperaturas registradas, oscilan entre 30 y 34 grados al abrigo, y de 38 á 40 al Sol.

Las mínimas al abrigo se encuentran comprendidas entre 1 y 3 grados, sobre cero y á la intemperie de 2 á 3 grados bajo cero.

Las mayores oscilaciones diurnas registradas, han sido de 14 á 18 grados.

Las presiones barométricas máximas están comprendidas entre 774 y 778 milímetros, y las mínimas extremas son de 746.

Las oscilaciones barométricas diarias máximas registradas son de 17 milímetros.

Los vientos predominantes son los del Norte. — Los de mayor intensidad han sido del Sur al Oeste y del Sur al Este. El momento de mayor velocidad

registrado hasta la fecha, ha sido reducido á kilómetros por hora de 208 kilómetros, en dirección S., y de 168 kilómetros con dirección E. S. E.

Servicio de Prácticos

COMANDANCIA DE MARINA
Y
CAPITANÍA GENERAL DE PUERTOS

De acuerdo con las resoluciones del Ministerio de Guerra y Marina de fechas 13 de julio de 1876, 30 de mayo de 1893, 7 de marzo de 1896 y 23 de octubre de 1907, — el servicio de prácticos relativo al puerto de Montevideo estará sujeto á las prescripciones siguientes:

Artículo 1.° Habrá el número de prácticos suficiente para satisfacer las necesidades del servicio.

Art. 2.° Cuando haya vacante en el número de prácticos autorizado por el Ministerio de Guerra y Marina, se llamará á concurso para llenarla.

Art. 3.° Los aspirantes que deseen tomar parte en el concurso deberán solicitarlo á esta oficina acompañando los comprobantes de que reunen los requisitos siguientes:

A) Mayoría de edad.
B) Ciudadanía natural ó legal.
C) Saber leer y escribir el idioma oficial.
D) No tener defectos de visión, oído ó enfermedad que inhabilite para el desempeño de las tareas propias del cargo.

E) Haber navegado tres años cuando menos en la clase de capitán ó patrón, ó tener patente de práctico de la matrícula nacional.

Art. 4.° Los aspirantes que hayan ganado el concurso deberán practicar cinco entradas al antepuerto y dos á las dársenas y otras tantas salidas, antes de ser propuestos para llenar la vacante que les corresponda.

Art. 5.° El diploma de práctico de puerto será extendido en papel sellado de ocho pesos.

Art. 6.° Todo buque de ultramar para entrar al puerto de Montevideo deberá tomar el práctico correspondiente.

Art. 7.° Los agentes ó capitanes podrán elegir entre los prácticos el que mejor les convenga para sus servicios y en caso de no pedirlo irá el que por turno le corresponda.

Art. 8.° El práctico que hiciere averías dará parte inmediatamente al jefe de la oficina de ayudantes del puerto y si del sumario que al efecto instruirá el práctico mayor, resultara culpable, será responsable de los daños que haya ocasionado.

Art. 9.° El práctico que fondee ó amarre mal un buque pagará una multa equivalente al practicaje y estará obligado á ponerlo en buenas condiciones sin remuneración alguna.

Art. 10. Todo práctico de puerto á quien mediante examen médico se compruebe su inutilidad física, ya sea por defecto de visión, oído ó enfermedad, será declarado cesante.

Art. 11. También se declarará cesante al que no concurra, sin causa justificada, al desempeño de sus tareas durante tres turnos consecutivos.

Art. 12. Los prácticos del puerto son agentes de la autoridad marítima y como tales deberán comunicar á ésta todas las infracciones que observen en el cumplimiento de los reglamentos del puerto, desperfectos, cambio de situación ó falta de boyas, etc.

Art. 13. También están obligados á cumplir inmediatamente toda orden que les dé la autoridad marítima relativa al servicio que desempeñan.

Art. 14. Los prácticos del puerto cobrarán sus honorarios de acuerdo con la tarifa respectiva, depositando el 10 °/₀ para responder á las averías que ocasionen.

Firmado: *Guillermo Lyons*,
Capitán General de Puertos.

Programa para los exámenes de práctico en el puerto, rada y derroteros de Montevideo

PRIMERA PARTE

CONOCIMIENTOS GENERALES

1.° Saber leer y escribir.

2.° Idem las cuatro primeras reglas de aritmética.

3.° Reducción de pies ingleses á metros y centímetros, y viceversa.

4.° Saber cuartear el compás ó rosa náutica, expresando, dado un rumbo, su opuesto, los perpendiculares y los de bolina.

5.° Rumbos verdaderos y rumbos magnéticos. ¿Cuáles son las causas de las diferencias entre unos y otros, y qué nombre toman los ángulos de esas diferencias?

6.° Conocimiento del código Internacional y sus banderas.

7.° ¿Qué indican los gallardetes C y D cuando se usan aisladamente?

8.° En el mismo caso, ¿qué indican las banderas B, L, P, Q y S?

9.° ¿Cuáles son las señales que se emplean para pedir auxilio siendo de día?

10. ¿Cuáles las que se emplean para pedir auxilio siendo de noche?

11. Señales para pedir práctico durante el día.

12. Señales para pedir práctico durante la noche.

13. ¿Qué carácter tienen las señales de dos banderas ó de gallardete superior á una bandera?

14. ¿Qué carácter tienen las señales de tres letras habiendo en ellas banderas cuadras ó banderas y gallardetes?

15. ¿Qué significan las señales de cuatro letras que empiezan por las banderas A ó B?

16. ¿Qué significan las señales de cuatro banderas que empiezan por bandera cuadra?

17. ¿Qué luces deben usar los buques de vapor estando en marcha?

18. ¿Qué luces deben llevar los buques de vapor cuando remolcan á otros buques?

19. Los buques de vapor que por cualquier accidente no puedan gobernar, ¿cómo lo indicarán de día y cómo de noche?

20. ¿Qué señales de día y qué luces de noche deben exhibir los buques ocupados en tender ó levantar un cable telegráfico?

21. ¿Qué luces deben llevar los buques remolcados?

22. ¿Qué luces deben llevar los buques de vela cuando navegan?

23. ¿Qué luces deben exhibir los buques cuando están anclados?

24. ¿Qué señales fónicas deben usar los vapores, y cuáles los veleros en tiempos de niebla, cerrazón ó chubascos cerrados en agua?

25. En el caso anterior, ¿qué señal fónica deben hacer los vapores que tengan sus máquinas paradas?

26. En el mismo caso, ¿cuáles son las señales fónicas para indicar que el buque que las hace no puede separarse de la derrota de otro que se le acerque, por carecer de gobierno, estar remolcando ú ocupado en tender ó recoger un cable telegráfico?

27. ¿Qué señal fónica deben hacer los buques remolcados?

28. ¿Qué señal fónica deben hacer los buques que estén fondeados?

29. ¿En qué se conoce que hay riesgo de abordaje cuando dos buques se van acercando?

30. Si dos buques de vela se acercan con riesgo de abordarse, ¿qué preceptos deben seguirse para evitar la colisión? ¿Qué debe hacer el buque que lleve viento largo respecto de otro que lo lleve escaso? ¿Qué debe hacer el buque que venga ciñendo el viento, muras á babor, respecto de otro que lo ciña por estribor? Si dos buques navegan con viento largo, pero abierto por distintas bandas, ¿cuál debe separarse de la derrota del otro? Si navegan con viento largo, recibiéndolo por la misma banda, ¿cuál deberá separarse de la derrota del otro? ¿Qué debe hacer el buque que navegue viento en popa respecto de cualquier otro buque de vela que encuentre en su derrota?

31. Cuando dos vapores naveguen de vuelta encontrada, con riesgo de colisión, ¿cómo deberán ma-

niobrar para evitarla? Si siguen derrotas que se cruzan de modo que fuese de temer un abordaje, ¿cuál es el que debe separarse de la derrota del otro? Si se trata de un buque de vapor y de otro de vela, ¿cuál está obligado á maniobrar? ¿Qué debe hacer todo buque que alcance á otro? ¿Cuál es el principio fundamental para evitar los abordajes?

32. ¿Cuáles son las señales fónicas que podrán usar los vapores que se encuentren á la vista, para indicarse recíprocamente la evolución que van á hacer con objeto de no abordarse?

SEGUNDA PARTE

CONOCIMIENTOS ESPECIALES

33. ¿Qué se entiende por engalgar un ancla, y en qué casos conviene usar este procedimiento?

34. Si al levar un ancla en un buque de vela ó de vapor, se notare que trae enganchada la cadena de otro buque, ¿cómo se hará para quedar libre de ese estorbo?

35. Al dar la vela en un buque de cruz, que está aproado al viento, ¿cómo se maniobra para que caiga sobre estribor ó sobre babor?

36. ¿Cómo se detiene la marcha de un buque de vela lo más rápidamente practicable?

37. Estando en marcha, ¿cuál es el recurso supremo para evitar un abordaje, siempre que no haya tiempo ni espacio para maniobrar y si está en aguas poco profundas?

38. ¿Qué precauciones deben tomarse con las anclas, las cadenas y el timón, al pilotear un buque para fondearlo, y en tal caso, ¿cómo se debe proceder si se notare alguna deficiencia?

39. En el caso de que el molinete ó cabrestante destinado á las maniobras de anclas y cadenas no funcione bien, ¿qué debe hacerse para fondear cuando convenga, y con el filamen de antemano calculado?

40. Teniendo que levar las anclas de un buque, y no funcionando el molinete ó cabrestante de las cadenas, ¿cómo se procede?

41. Cuando se navega á remolque, ¿qué precauciones conviene tomar con los cables?

42. En el mismo caso, ¿qué debe hacerse si los cables llegaren á faltar?

TERCERA PARTE

CONOCIMIENTOS LOCALES

43. Descripción de la rada desde punta Brava á punta Yeguas. — Preguntas concretas sobre sus profundidades, calidad de los fondos y escollos naturales existentes.

44. Descripción del antepuerto y su canal de acceso. — Preguntas sobre el balizamiento y estado actual de sus profundidades.

45. Descripción del puerto formado por las dársenas I y II, profundidad y extensión de éstas, dimensiones de las obras de abrigo y límites actuales del dragado.

46. Descripción de la bahía, sus profundidades, calidad de fondos, islas y escollos.

47. Situaciones y arrumbamientos de los principales escollos contenidos en la rada, bahía y puerto.

48. Señales del mareógrafo.

49. Descripción de las mareas, nivel del cero, nivel medio, bajantes y crecientes extraordinarias.

50. Efectos que producen las bajantes y crecientes en los buques que navegan á lo largo del canal de acceso al antepuerto, y modo de corregirlo para mantenerse á buen rumbo.

51. Precauciones que hay que tomar con las corrientes que se forman en la boca del antepuerto, junto á los morros de las escolleras.

52. Precauciones que conviene tomar cuando se piloteen grandes buques reinando bajantes extraordinarias.

CUARTA PARTE

DEBERES GENERALES

53. ¿Qué deberes tienen los prácticos con respecto á la autoridad marítima?

54. ¿Cuáles tienen con respecto á la autoridad sanitaria?

55. ¿Cuáles son los deberes esenciales de los prácticos al embarcar en los buques para pilotearlos?

56. ¿Qué deben hacer si sobreviniera niebla?

57. ¿Qué deben hacer si notaren que el capitán del buque que pilotean no secunda sus órdenes prestándoles toda la atención debida?

58. Salvo un caso de fuerza mayor, ¿puede hacerse alguna maniobra de anclas y cadenas en buques de más de 1000 toneladas que se encuentren en la bahía ó en el puerto, sin que esté á su bordo el práctico correspondiente?

59. ¿Qué deben hacer al encontrarse con que un buque trae en su cargamento sustancias explosivas ó inflamables?

60. ¿Qué deben hacer con los buques en los cuales se haya iniciado un principio de incendio ó una vía de agua?

61. ¿En qué momento deben embarcar y cuándo desembarcar del buque en que vayan á prestar sus servicios?

62. ¿Qué deben hacer cuando se les presente algún caso de dudosa resolución?

Policía

La policía marítima está encomendada á la Capitanía del puerto, la cual cuenta con un material adecuado y un destacamento de marineros de guerra.

La policía de los muelles y dársenas se efectúa por una sección de la policía civil de la capital, la cual tiene á su frente un funcionario idóneo — el comisario — que ejerce las funciones de interventor en las incidencias que pudieran ocurrir entre las personas ocupadas en el tráfico del puerto.

Esta sección ocupará junto con el puesto permanente de bomberos un edificio especial entre las dársenas A y B.

Cuerpo de Bomberos

Existe un cuerpo de bomberos afecto á los servicios del puerto y dependiente del Consejo de Administración.

Este cuerpo está dotado de máquinas de la casa Merry Weather Sons, de Londres, tipo 1912.

Dispone á la vez de bombas para usar el agua de las cañerías de tierra y de las dársenas.

A la vez se establecerá una red de indicadores de alarma en caso de incendio.



Bomberos del puerto. — Bomba automóvil

El material flotante, aun no adquirido, se refiere á un vapor dotado de todos los aparatos necesarios para combatir el fuego.

Servicio de deratización

Existe un servicio permanente de deratización, que funciona de acuerdo con el siguiente programa y reglamento.

Deratización del puerto

Artículo 1.° Créase una cuadrilla encargada de la deratización, compuesta por un capataz y seis

peones, los que estarán bajo las órdenes del director de la oficina del Tráfico ó de quien éste designara á ese objeto.

Art. 2.° Vestirán traje azul de blusa ajustada á los puños por medio de botones de presión. Usarán botas y sombrero gris con la inscripción siguiente: *Saneamiento del Puerto.*

Art. 3.° Se hace saber al personal, que las sustancias empleadas en la matanza de ratas son venenosas; y que debe evitarse la manipulación, debiendo lavarse las manos cuidadosamente cada vez que haya sido indispensable el contacto con dichas sustancias.

Art. 4.° La preparación de la mezcla venenosa debe hacerse en un local cerrado, donde no penetre sino el personal de servicio, siguiendo las instrucciones que se indican en el prospecto que acompaña al preparado que se use, ó las que se darán en caso de hacer alguna fórmula especial.

MODO DE PROCEDER

Art. 5.° Preparadas las mezclas venenosas, se empleará cada una de ellas en sitio diferente. La colocación de las mezclas debe hacerse al anochecer. Se dispondrá de botes para las operaciones á hacerse. En la escollera Este, se prohibirá el tránsito desde dos días antes de la aplicación del procedimiento y se mantendrá esa prohibición durante todos los días que duren los trabajos. (Esta medida tiene por objeto hacer que las ratas no encuentren alimentación en los residuos que arrojan los paseantes, y sobre todo las personas que van á pescar).

Art. 6.° Cada vez que se aplique uno de estos

preparados, se hará una anotación, indicando día y hora de la colocación, número de fragmentos ó dosis colocadas. La colocación se hará de manera que la preparación no sea arrastrada por los vientos ó las aguas. A la mañana siguiente el capataz y los peones recorrerán los sitios donde se ha hecho la colocación y recogerán las ratas muertas.

Art. 7.° Para esta recolección usarán pinzas y ganchos de hierro, evitando en lo posible tocar las ratas y las colocarán en una vasija ó caja de hierro del modelo dispuesto. Las ratas recogidas serán cremadas. Se anotará en la libreta el número de ratas encontradas. Debe anotarse igualmente el resultado de cada una de las diferentes maneras de destrucción que se emplee.

Se remitirán ejemplares destinados al examen bacteriológico.

TRAMPAS Y LAZOS

Las trampas deben ser todas de hierro para poderlas lavar con agua hirviendo y flambearlas por medio de alcohol, cada vez que se hayan usado con éxito. Los lazos corredizos podrán colocarse en aquellos sitios angostos que constituyan pasaje obligado para los roedores.

CAZA

Art. 8.° Durante el día el personal provisto de picos y palas se dedicará á destruir los nidos ó cuevas, persiguiendo las ratas con palos, ó mejor con látigos de alambre. En estas operaciones de caza el personal podrá ayudarse eficazmente con perros.

Art. 9.° También se destruirán las ratas en sus cuevas inyectando gases ó vapores asfixiantes. Se emplearán aparatos hormiguicidas de modelo análogo á los usados en las casas nacionales de desinfección.

Art. 10. Independientemente de los medios generales aquí indicados se ensayarán los medios que la experiencia sugiera.

Art. 11. En todas estas operaciones queda prohibida la intromisión de personas extrañas al personal, pues además de dificultar la operación pueden correr peligro, no estando provistas con el uniforme de reglamento.

Art. 12. Debe trabajarse cuidadosamente en la obturación de grietas ó huecos que puedan servir de refugio ó nidos á las ratas.

Art. 13. De acuerdo con el señor director de Aduana, se hará una inspección en todos los depósitos, á objeto de formar un plan de destrucción de las ratas existentes en ellos.

Art. 14. Se estudiará la manera de disponer los bultos de mercancías en forma que no puedan prestar refugio á las ratas ni de que éstas encuentren en ellos sustancias para su alimentación y también para que se pueda hacer en esos depósitos la deratización sin necesidad de remover las mercancías.

Art. 15. Se cuidará de alejar de los muelles y ramplas todo lo que pueda constituir un alimento para las ratas (en especial los granos).

Art. 16. Se invita á los comerciantes limítrofes con el puerto á hacer ellos también la deratización de sus depósitos.

Art. 17. Se solicita de la dirección de Salubridad sean inspeccionados los locales vecinos al puerto.

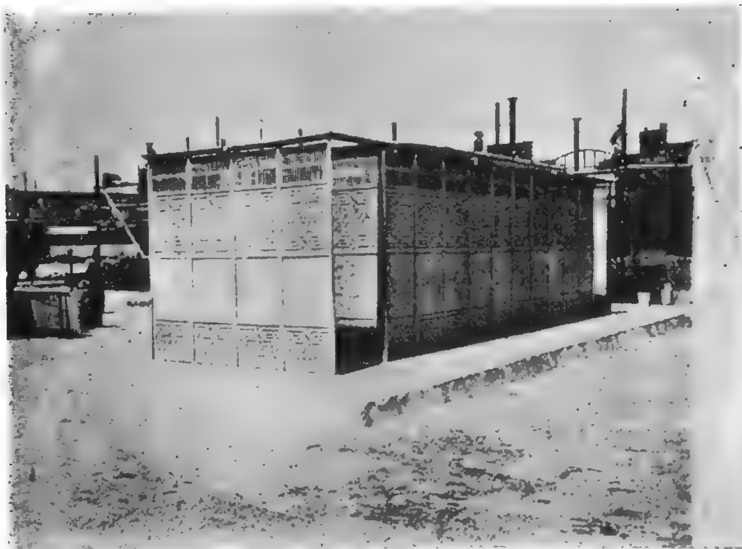
Art. 18. Se ordena á las embarcaciones que quedan de noche amarradas á la tierra, la colocación de discos y embudos metálicos en las amarras, cabos, etc.

Art. 19. Se solicita á los lanchoneros y patrones de buques del tráfico la cooperación en estos trabajos en bien de la salud pública.

Se recomienda la ventaja de poseer gatos á bordo de las embarcaciones amarradas á los muros de muelle.



Gabinete higiénico — Tipo A



Gabinete higiénico — Tipo B

Limpieza en los muelles

Se ejecuta por la Intendencia Municipal de la ciudad de Montevideo en virtud de un contrato celebrado con el Consejo de Administración del puerto.

Saneamiento de las dársenas

Se adquiere el material correspondiente á un vapor, dos lanchas automóviles, lanchas á vapor y cuatro lanchas de remolque.

Este servicio será realizado por el personal de saneamiento del puerto, dependiente de la oficina del Tráfico.

Gabinetes de higiene

Los gabinetes de higiene, convenientemente distribuídos en el puerto son de dos tipos.

Los unos, de material, con relativas comodidades interiores, lavatorios, toilettes, w. c., etc., se utilizan mediante una módica retribución.

Los otros, de hierro, semi abiertos, están gratuitamente á disposición del público.

Cantinas

Desde el año 1912 queda prohibida la venta de alcohol en todos los recintos portuarios.

Protección á los animales

Por disposición superior queda terminantemente prohibido en los recintos portuarios cualquier clase de castigo á los animales empleados en el tráfico, así como el uso de ellos en el transporte de cargas desproporcionadas.

Existen asimismo varios abrevaderos automáticos para uso de los animales.

Se proyecta la instalación de baños para los animales, utilizando á ese efecto el agua del río.

La oficina del Tráfico tiene orden de atender debidamente cualquier reclamo sobre mal trato de animales, ya venga el reclamo de las autoridades ó de las sociedades protectoras de animales ó de simples particulares.

Los empleados del puerto han recibido instrucciones especiales de hacer arrestar por la policía á

cualquier persona que maltrate á un animal en el recinto portuario.



Tipo de abrevadero para animales

Iluminación

Fuera de las luces existentes en los derroteros y canales de entrada, el puerto mismo está iluminado por luz eléctrica, luces de arco de mil á dos mil bujías — cuya descripción va en otro lugar — energía suministrada por la usina eléctrica nacional.—Esta energía puede proporcionarse á los navíos mediante conecciones fáciles de establecer en el día.

Comunicaciones

Existen tres estaciones de telégrafo sin hilos que sirven al puerto. — Una en punta del Este, propiedad de la compañía Marconi; otra en el Cerro, propiedad

de una compañía Alemana, y una tercera recientemente inaugurada, mucho más poderosa que las precedentes, en el Cerrito de la Victoria — á cuatro kilómetros del puerto. Esta estación pertenece al Estado.

El servicio semafórico está instalado en el observatorio Meteorológico Nacional y existe una red de señales oficiales entre el banco Inglés, la isla de Flores, la Panela, y la fortaleza del Cerro.

Las comunicaciones telefónicas establecidas en el puerto pueden conectar con los navíos.

La administración Nacional de Correos tiene una sucursal de última hora en el puerto, en la cual se acepta correspondencia hasta momentos antes de la partida de los vapores.

Estación de salvamento

El puerto de Montevideo es una renombrada estación de salvamento, merced al esfuerzo de algunas firmas privadas, Lussich, Pascual, etc., las cuales cuentan con un material de primer orden destinado al salvataje, alije y remolque de los buques.

Los poderosos remolcadores Uruguayos, han tenido como vasto campo de acción desde el estrecho de Magallanes hasta las costas del Norte del Brasil, donde han salvado muchos barcos y muy numerosas vidas.

Distribución de agua

El puerto cuenta con una instalación de aguas para satisfacer las exigencias del interés general, de la seguridad y de la higiene, á saber:

1.° Agua potable para el abastecimiento de los buques.

2.° Agua potable para el público y para abrevaderos de animales.

3.° Agua para el servicio de incendios.

4.° Agua para riego, limpieza de dársenas y buques, baños para animales é instalaciones de salubridad.

A los efectos del número 4, se ejecuta una instalación propia destinada á tomar el agua directamente del río. Las bombas podrán elevar cien mil litros de agua por hora.

Fuentes

Existen varias fuentes destinadas al uso público. Los surtidores de estas fuentes están dispuestos de tal modo que las personas pueden beber sin contacto alguno con el aparato.



Surtidor de agua

Hidrantes

La colocación de hidrantes para el servicio de incendios será efectuada por la dirección del puerto de acuerdo con el jefe del puesto de bomberos del mismo.



REGLAMENTOS Y TARIFAS

Formalidades marítimas relativas á la entrada y salida de buques

Las oficinas que tienen intervención en las operaciones de los buques en el puerto de Montevideo son: Capitanía general de puertos, oficina de Sanidad marítima, Oficina del Tráfico, oficina de Faros y la Aduana.

Los buques pueden entrar al puerto: 1.° á efectuar operaciones; 2.° á recibir órdenes; 3.° á hacer provisiones y 4.° de arribada forzosa.

En la Capitanía general de puertos deben presentar, en los tres primeros casos: la lista de pasajeros ó la declaración de que no los tienen y el rol ó lista de tripulantes.

Estos documentos deberán estar revisados por el cónsul Uruguayo del puerto de salida, siempre que lo haya, pagando, si no se hubieran llenado estos requisitos, el importe de los derechos consulares respectivos y una multa igual al doble de ellos. Si no hubiera cónsul Uruguayo, si los buques llegan por arribada forzosa ó si la falta de legalización proviene de una causa que el capitán no pudo prever ni evitar, no habrá lugar á pena y si sólo se reintegrarán los

derechos (artículos 11 y 12 de la ley de organización consular y capítulo XIX del decreto reglamentario respectivo, de fechas 20 de octubre y 30 de noviembre de 1906).

En la oficina de Faros, deberán abonar por cada tonelada de registro $ 0.03, si hacen operaciones de carga ó descarga; y $ 0.15 si traen ó llevan pasajeros; si vienen de arribada forzosa ó á tomar carbón ó víveres no tienen que pagar nada.

A la oficina de Sanidad marítima deben presentar la patente de sanidad, expedida por las autoridades legales. La presentación y pago de este documento se ajustará á lo ya establecido con respecto á la lista de pasajeros y rol, de acuerdo con lo dispuesto por la ley y reglamentación consular citada.

CAPITANÍA GENERAL DE PUERTOS

Reglamento marítimo del puerto (1)

CAPÍTULO I

DE LA RADA, BAHÍA Y PUERTO

Artículo 1.° Entiéndese por rada la superficie de aguas comprendida entre la línea que enfila la punta Brava con la punta Yeguas y la costa, hasta la línea de arrumbamiento de la cabeza Norte de la escollera del Oeste con la punta del Rodeo en la ribera del Cerro, y por extensión se llama rada exterior á los fondeaderos habituales que están al Sur de la misma; por bahía el espacio de aguas interiores que sigue á la última línea, limitado por la tierra firme, las obras de abrigo del puerto y la línea que va del vértice del ángulo recto que forma el dique de cintura con su espigón A hasta la cabeza Norte de la escollera del Oeste; por puerto, los espejos de agua comprendidos entre las obras artificiales, llamándose antepuerto el cuadrilátero que forman las escolleras Este y Oeste con la parte extrema de la ciudad, entre las calles Sarandí y 25 de Agosto, hasta la de Maciel, por el muelle A, el espigón de la misma letra y la línea que lo limita con la bahía; « dár-

(1) Reglamento presentado á la aprobación del Poder Ejecutivo y redactado por una Comisión especial formada por el coronel Guillermo Lyons, comandante de marina y capitán general de puertos, presidente; capitanes de navío Jorge V. Bayley y Braulio Balverde, y de corbeta Antonio Magdaleno, práctico mayor, y Nicolás Ravia.

sena I » es la superficie de agua contenida entre el muelle A y el B, el muro de ribera y el dique de cintura, entre los espigones que están en frente de dichos muelles, y se distinguen con las mismas letras, que también se aplican á los fréus que los separan de aquéllos; la « dársena II » está formada por el muelle B y el espigón de la misma letra que á su frente arranca del dique de cintura, por éste y por el espigón F, que arranca de los terraplenes de la Aguada, por el muro de contención de éstos hasta la calle Florida y por el muro de ribera desde ésta hasta el arranque del muelle B. La parte no dragada de esta gran dársena tiene comunicación con la bahía por el fréu F, y para distinguirla de la zona dragada se llamará « puerto interior ».

Art. 2.° La nomenclatura que se emplea en el artículo anterior es la oficial, la que deberá usarse en todos los asuntos del servicio y en los documentos que se presenten ante las oficinas de la Comandancia de marina y Capitanía general de puertos, debiendo rehacerse los que no estén encuadrados en esta pauta invariable, que tiene por objeto precisar los lugares evitando toda confusión.

Art. 3.° Para conocimiento de todos aquellos á quienes interese, y muy especialmente para el de los capitanes y patrones de mar, se detallan aquí las dimensiones principales de las obras portuarias.

Escollera del Este	940.00	metros
» del Oeste	1.300.00	»
Muelle A, costado Oeste	501.50	»
» A, » Este	506.00	»
» A, cabeza Norte	50.00	»

Espigón A....................	150.00	metros
Fréu A........................	150.00	»
Muelle B, costado Oeste........	294.35	»
» B, » Este.........	328.55	»
» B, cabeza Norte........	148.66	»
» B, » ochava.......	13.00	»
Muro de ribera entre A y B.....	492.90	»
» » » ochava en B.....	16.00	»
Espigón B.....................	150.00	»
Fréu B........................	150.00	»
Distancia entre los espigones A y B.....................	625.00	»
Dique de cintura...............	880.00	»
Dique de cintura, parte oblicua.	455.00	»
Espigón F.....................	385.00	»
Fréu F........................	150.00	»
Muro de ribera entre el muelle B y la calle Florida..........	393.73	»
Muro, su desarrollo de la calle Florida hasta su término.....	1.900.00	»
Distancia recta entre el centro de la boca del antepuerto y el del fréu A......................	1.650.00	»
Distancia entre dicho fréu y la cabeza Norte de la escollera Oeste	1 600.00	»
Distancia entre los morros de las escolleras (boca del antepuerto)	300.00	»
Fréu dragado de la boca.......	200.00	»

El conocimiento de estas distancias facilitará á los capitanes y patrones el de la volocidad que llevan

sus buques, observando el tiempo que tardan en recorrerlas.

Nota. — Se consideran como partes integrantes del puerto, los diques, muelles, muros de ribera, explanadas adyacentes á unos y otros, y depósitos ú otra clase de edificios nacionales que se construyan sobre las mismas.

CAPÍTULO II

DE LOS FONDEADEROS

Artículo 4.° Todo buque de vela ó de vapor puede fondear libremente en la rada, sin asistencia de piloto práctico del puerto, guardando las siguientes reglas:

A) No dejar caer las anclas á menor distancia de 900 metros ó sea media milla de la boya luminosa del canal de acceso al antepuerto, que tuviere más próxima, ni las escolleras.

B) Izar y sostener en paraje bien visible la bandera B del código Internacional, durante el día, y un farol rojo durante la noche, siempre que conduzca á su bordo pólvora ó materiales explosivos ó inflamables. En este caso la autoridad marítima indicará el paraje en que deba fondear, dentro de la zona entre el canal y la costa del Cerro, para que haga sus operaciones.

C) Izar la bandera L del código Internacional en la forma y casos que establece dicho código.

D) Mantener izada en paraje bien visible la bandera Q del código Internacional, hasta que haya sido visitado por la Sanidad.

NOTA. — En los casos á que contrae la regla C, la autoridad marítima indicará el fondeadero conveniente.

E) Los capitanes de los buques que fondean libremente en la rada, deberán tener presente que el fondo de ésta, siendo de barro blando, es de mal tenedero para las anclas, pues garrean cuando cargan temporales de gran violencia. Por lo tanto tendrán la precaución de fondear á prudente distancia de todo otro buque ya fondeado, haciéndolo con un ancla y cadena de confianza, dejando otra lista para fondearla en caso necesario. En tiempos normales conviene que al fondear lo hagan en una profundidad que esté en relación con el calado de las naves para que éstas no queden alejadas del puerto, pues la blandura del fondo lo hacen inofensivo en el caso de que llegaran á tocarlo, y además las aguas crecen rápidamente antes de que recalen los vientos impetuosos que suelen acompañar á las tempestades del 2.° y 3.er cuadrante.

Art. 5.° Todo buque de vela ó de vapor, que hubiere de fondear en la bahía ó antepuerto, lo hará con asistencia de un piloto práctico patentado y perteneciente á la corporación autorizada para este servicio; se exceptúan los vapores fluviales, los costaneros, dentro de nuestras costas, y las embarcaciones del cabotaje á vela á quienes alcancen las exenciones

que, en esta materia, haya acordado, acuerde ó pueda acordar la autoridad marítima. Corresponde á los prácticos el fondearlos ó amarrarlos en el sitio ó zona que les indique la autoridad marítima por intermedio del práctico mayor, procurando en todos los casos posibles el ir fondeándolos ó amarrándolos del Norte para el Este y Sur, á fin de que pueda caber el mayor número de buques, aprovechando toda la superficie utilizable de las aguas. ($ 12.00) y ($ 20.00)

Art. 6.° Todo buque de vela ó de vapor que hubiere de entrar á las dársenas lo hará con asistencia de un piloto práctico, como en el caso del artículo 5.°, estableciéndose las mismas exenciones. ($ 12.00)

Art. 7.° No se fondea en las dársenas sin permiso especial de la autoridad marítima; pero los buques podrán dejar caer un ancla á pique, si fuere necesario para facilitar sus evoluciones, debiendo levarla en seguida que éstas hayan terminado. Si en casos de grandes temporales fuere conveniente para la mayor seguridad de los buques que estuvieren atracados á los muelles A y B ó á los muros de ribera ó en segunda andana, tender algún ancla para mantenerse un tanto abiertos de dichos muros ó muelles, la autoridad marítima queda facultada para permitir discrecionalmente el uso de esas amarras auxiliares, que serán retiradas por los buques que las tiendan en cuanto cesen las causas que las motivaron. ($ 12.00)

Art. 8.° Todo buque de vela ó de vapor que hubiere de cambiar de dársena ó salir de alguna de ellas para el antepuerto, bahía ó rada, ó cambiar de fondeadero en el antepuerto ó bahía, lo hará con asis-

tencia de un piloto práctico, como en los casos de los artículos 5.° y 6.° ($ 12.00)

Art. 9.° Los vapores del tráfico, las embarcaciones del mismo, incluyendo en ellas toda clase de lanchas, chatas, botes y bucetas, cualquiera que sea su sistema de propulsión, fondearán ó tendrán sus amarrazones en las zonas del puerto interior ó de la bahía, que les demarque la autoridad marítima, bien entendido que estarán obligadas á cambiar de fondeadero cada vez que á juicio de dicha autoridad fuere necesario, y se les ordene, designándoseles en este caso los nuevos parajes en que deben permanecer. Además, no podrán amarrarse por la popa de los buques surtos en el antepuerto. ($ 8.00)

Art. 10. Los vapores y embarcaciones de toda clase, que se dediquen á la pesca, tendrán por albergue los muelles y parajes especiales que se les designe para su estadía y operaciones. ($ 8.00)

Art. 11. De una manera general se establece que las escaleras de los muelles deben conservarse libres y desembarazadas de todo objeto que obstruya su acceso; los vapores y toda clase de embarcaciones que las atraquen, deberán retirarse de las mismas en cuanto hayan terminado el embarco ó desembarco autorizado de pasajeros; la correspondencia, equipajes y víveres deben manipularse fuera de las escaleras y sus plataformas; aquélla por el muelle oficial y éstos en el paraje que se destine al efecto, debiendo operarse con pescantes y lingas ó redes de seguridad, cuando así lo requiera el tamaño y peso de los bultos ó su naturaleza. ($ 4.00)

Art. 12. Tanto en el antepuerto como en la bahía, los buques fondeados se amarrarán á dos anclas ó

dando sus cadenas á las boyas de amarre que se establezcan con ese objeto; en el primer caso conviene que aquéllas queden tendidas en la dirección N. N. W. á S. S. E.

CAPÍTULO III

De la navegación y velocidades en la rada, canal de acceso al antepuerto, antepuerto, dársenas y bahía.

Rada. — Artículo 13. La navegación en la rada se libra á la pericia y prudencia de los capitanes y patrones de mar, quienes estimarán por sí mismos la velocidad más conveniente para entrar en ella con el objeto de fondear ó con el de seguir para el antepuerto ó dársenas; por lo tanto, mientras naveguen fuera del canal de acceso procurarán pasar á prudente distancia de los buques que estuvieren fondeados, prefiriendo hacerlo por la popa de los mismos, pues, casi siempre se encontrarán aproados á la marea ó corriente reinante, indicando así la dirección de donde viene, que es un conocimiento valioso tanto para fondear con seguridad y maestría, como para embocar el canal con facilidad si los buques hubieren de seguir para el puerto. Un andar de 8 millas por hora ó sean 4 metros por segundo, disminuído progresivamente al acercarse á los fondeaderos, satisface las necesidades del buen rumbo y gobierno de los buques, y es el que se recomienda para todos los de mayor calado, desde que estén á 1 milla del canal ó de otros buques que se encuentren en los fondeaderos. En la navegación de la rada im-

peran con toda fuerza y rigor las reglas del código Internacional para evitar los abordajes ó colisiones, teniéndose presente que en el caso del artículo 19 de dicho código, el vapor que vea á otro por estribor deberá parar, ciar y aún fondear sus anclas si fuere necesario en caso de que se encuentre sin espacio para evolucionar libremente y separarse de la derrota del otro vapor. También se cumplirá estrictamente lo que establece el artículo 4.° del mismo reglamento para los buques que por cualquier accidente no puedan gobernar, indicándolo de día con dos bolas ó cuerpos negros de metros 0.61 de diámetro, colocados uno debajo del otro á distancia de metros 1.85, é izados en el sitio más visible; de noche se sustituirán por dos luces rojas visibles en todas direcciones, supriméndose las del tope y las de los costados. Entiéndase que la prevención que aquí se hace respecto del artículo 19 del reglamento internacional se refiere á la navegación de la rada, sin afectar las disposiciones especiales que se establecen para los buques que navegan por el canal de acceso.

Art. 14. En tiempo de niebla, cerrazón ó chubascos cerrados en agua, los vapores de cualquier procedencia que recalen á la rada, darán fondo en cuanto el escandallo les indique que están en las proximidades de sus fondeaderos, ó en cuanto sientan los repiques de campana de los buques que estuvieran fondeados. Si al despejar el tiempo notaren que han dejado caer sus anclas en paraje inconveniente por quedar muy próximos al canal ó á otros buques que hubieran fondeado con tiempo claro, las levarán, yendo á fondearse en más franquía si no tuvieren que entrar al puerto, en cuyo caso pedirán piloto

práctico con la bandera S del código Internacional ó la señal P T del mismo código, si fuere de día y en caso en que tuvieren urgencia en entrar, siendo de noche, encenderán de cuarto en cuarto de hora una luz de bengala y á falta de ésta á cortos intervalos por encima de la obra muerta, una luz blanca, brillante, dejándola ver durante un minuto cada vez. Estas señales internacionales para pedir práctico, tanto de día como de noche, no podrán ser usadas con otro objeto, so pena de que el capitán ó patrón de buque que tal hiciera, incurra en la multa que prescribe el código Internacional, alcanzando hasta cien pesos oro.

Art. 15. Todo buque que estando anclado en la rada necesitare remolque ó inmediato auxilio, hará uso de las señales que para estos casos establece el código Internacional: Y P para el primero; N C para el segundo ó la señal nocturna equivalente si fuere de noche.

Art. 16. En los fondeaderos exteriores á la rada ó sea por fuera de la línea que enfila la punta Brava con la de Yeguas, podrán fondear libremente todos los buques que lo deseen, y cuyo mayor calado no les permita acercarse más á tierra, pero deberán cumplir con la regla A del artículo 4.°, quedando á 900 metros ó sea á media milla de la boya luminosa del canal de acceso al antepuerto, que tuvieren más próxima. Para que los buques sean rápidamente visitados por la Sanidad y para su más fácil comunicación con el puerto, conviene que no se queden alejados y que se acerquen hasta donde puedan hacerlo sin correr riesgo de ninguna clase.

Art. 17. Para los buques que anclen en los fon-

deaderos exteriores regirán las mismas disposiciones y reglas establecidas para los que anclen en la rada; pero si alguno anclare accidentalmente, por cualquier causa y no necesitara ser visitado por la sanidad, mantendrá izada durante cuatro horas, contadas desde el momento de su arribo, su bandera nacional y las letras de su nombre y en caso de que el sol se pusiera antes de que se hubieren cumplido las cuatro horas, las volverá á izar al día siguiente desde la salida del sol hasta que se cumpla el intervalo de tiempo que le faltaba.

La omisión del cumplimiento de esta regla por parte de los capitanes ó patrones de las naves, no se reputará como falta á este reglamento hasta que no exista un estacionario de guardia de la rada, que les indique por medio de señales que den á conocer la bandera y nombre de la que manden.

Canal. — Artículo 18. El canal de acceso al antepuerto está dragado en una longitud de 2.100 metros por 200 de ámbito, con una profundidad que alcanza actualmente á 7.50, bajo el nivel promedio de las más bajas mareas ordinarias, que es el plano que se ha adoptado para el cero de la escala oficial, estando 305 m/m ó sea un pie más bajo que el de las cartas hidrográficas inglesas del río de la Plata. Su dirección se tiende rectamente en sentido Norte Sur verdadero ó sea N. 5°0 - S. 5° E. Magnético, que es su arrumbamiento en un compás ó brújula que no esté afectada por desvíos ó perturbaciones. Arranca de la boca del antepuerto, atraviesa la rada y llega hasta la cota de metros 6.50 en los fondeaderos exteriores. Este canal se destina especialmente á dar

acceso al puerto á los buques de gran inmersión ó calado, los cuales lo navegarán en todo su largo, tanto para entrar como para salir, asistidos sus capitanes ó patrones de un piloto práctico del puerto de Montevideo, patentado y autorizado por la Comandancia de marina, no pudiendo ejercer esta profesión los que no estén en dichas condiciones. El canal se encuentra balizado en toda su longitud por tres pares de boyas luminosas, fondeadas en sus veriles, estando pintadas de negro las que se encuentran á la derecha, saliendo, las cuales dan luz blanca, y pintadas de rojo, dando luz de igual color, las que están á la izquierda. Estas boyas están numeradas, pero, con el objeto de facilitar su conocimiento, se ha preferido en el texto de esta reglamentación considerarlas ordenadas por pares, — como realmente lo están — y contarlos de tierra para afuera, en previsión de que haya que aumentar la longitud del canal y su balizamiento. — El primer par de boyas luminosas dista 700 metros de los morros de las escolleras que forman la boca del antepuerto; el segundo está á igual distancia del primero, y el tercero á la misma distancia del segundo. También los morros están balizados con pequeños torreones que exhiben luces de color constante y ocultaciones rápidas para que no puedan confundirse con las de los vapores, siendo verde la del Oeste y roja la del Este.

La naturaleza de este canal artificial exige que para utilizarlo y conservarlo expedito, se cumplan fielmente los artículos que siguen y le atañen, teniendo presente que el tráfico va en aumento y que

tienen que navegarlo grandes buques de mucho calado y de más de 140 metros de eslora.

Art. 19. En la escollera del Este se establecerá un semáforo para indicar la entrada y salida de los buques de ultramar, costaneros y fluviales, controlando al mismo tiempo su navegación á fin de avisar á la autoridad marítima las novedades que se observen. El semáforo usará de día las siguientes señales geométricas construídas con armazón de fierro, vestidas de lona pintada de negro y de dimensiones comprendidas entre uno y dos metros:

Un rombo: para indicar *buque ó buques que navegan entrando por el canal.* En la verga del palo del semáforo, que estará orientada en la misma dirección de la escollera, lucirán de noche dos luces rojas, horizontales, con dos metros de separación entre sí, para indicar lo mismo. Estas señales se mantendrán visibles hasta que el buque ó buques que vayan entrando se encuentren dentro del antepuerto.

Un globo: para indicar *buque ó buques que navegan saliendo del antepuerto para el canal.* De noche lucirán dos luces horizontales, verdes, separadas por una distancia de dos metros. Estas señales se mantendrán visibles hasta que el buque ó buques que salen se encuentren por fuera de los morros de las escolleras á mitad de distancia entre aquellos y el primer par de boyas luminosas.

Art. 20. Las señales del semáforo pueden ser modificadas y ampliadas, según lo aconsejen las ense-

ñanzas de la experiencia, los adelantos semafóricos y las necesidades futuras; pero toda innovación se anunciará anticipadamente para conocimiento general.

Art. 21. El semáforo dependerá directamente de la autoridad marítima y estará á cargo de un oficial de la marina de guerra, quien tendrá á sus órdenes un cabo de mar y cuatro marineros para que el servicio semafórico diurno y nocturno, sea atendido con exactitud y constancia. Dicho oficial llevará un libro diario como los que se usan á bordo en las guardias de puerto, para registrar todos los acaecimientos; además siempre que ocurra alguna novedad dará aviso de ella á la Capitanía del puerto, comunicándola inmediatamente por teléfono.

Art. 22. La navegación del canal requiere que los buques tomen su derecha, ocupando cada uno la parte que le corresponde entre la medianía del canal y el veril que tenga á su estribor, pudiendo así ser navegado simultáneamente y en direcciones opuestas, por dos vapores de ultramar ó un vapor y un velero á remolque, siempre que á juicio de los prácticos no haya riesgo de colisión; pero si reinasen malos tiempos ó fuertes mareas que hagan posible aquel peligro, los buques que estén listos para salir esperarán para hacerlo á que el canal se encuentre libre. ($ 20.00)

Art. 23. Los buques de vela que hubieren de entrar al antepuerto ó dársenas lo harán asistidos por dos vapores cuya fuerza de tracción esté en armonía con el tonelaje y dimensiones de aquéllos, para que el remolque resulte rápido y eficaz; los cables de remolque deben ser dos, bien resistentes y se les dará

la menor longitud posible, no excediendo de 50 metros, quedando librados los detalles de las maniobras al criterio de los capitanes, asistidos por los prácticos y á la pericia de los patrones de los remolcadores para cumplir las órdenes que emanen del buque que remolcan. — Uno de los remolcadores maniobrará por la popa del velero para corregir sus guiñadas y también para contrarrestar su marcha cuando fuere necesario, y á fin de que operen en estos casos con la mayor eficacia llevarán á popa una cornamusa resistente, donde se afianzarán dos bozas de cabo de buena mena para sujetar los senos de los dos cables del remolcador ó pasarlas por el anillo ó estrobo por dentro del cual laboren dichos cables para que no se separen, afirmando después las bozas á dicha cornamusa para largarlas cuando el remolcador, — que tendrá su popa mirando para la del remolcado, — tenga que funcionar para que éste gire rápidamente á babor ó á estribor. ($ 20.00)

Los capitanes podrán tomar otro vapor remolcador, si así lo desean; pero en este caso, cada vapor dará al velero su remolque directo, para tirar por la proa separadamente, ó también podrán abarloarse á los costados del velero si las circunstancias de viento y mar lo permiten, sin riesgo de que se produzcan averías. En este caso no se necesita el remolcador que funcionaría por la popa.

Art. 24. Los buques de vela que hubieren de salir de las dársenas para el antepuerto ó de éste para la rada, pasando por el canal, quedan sujetos á los mismos preceptos del artículo anterior, pero los que tuvieren que entrar en la bahía ó salir de la misma, por la boca del Norte, pueden hacerlo con un solo remolcador.

Art. 25. El buque de vapor cuya máquina ó timón no funcione bien, y con eficacia, no debe entrar ni salir por el canal sin la asistencia de remolcadores de fuerza suficiente para conducirlo con seguridad, llevando uno por la popa para aguantarlo á rumbo y detenerlo cuando convenga. ($ 20.00)

Art. 26. Tanto los buques de vela, como los de vapor que se encontraren en el caso accidental que trata el artículo anterior, no navegarán por el canal sino desde la salida hasta la puesta del sol y en circunstancias de buen tiempo. ($ 20.00)

Art. 27. Todo buque que llegue á la rada con averías en el casco, arboladura ó cargamento, no podrá entrar al antepuerto ni á la bahía hasta que haya sido examinado por la comisión que para ese objeto nombrará la autoridad marítima, debiendo estarse á lo que informen sus miembros. Estos serán el práctico mayor, el inspector mecánico y un inspector marítimo ú oficial de la armada. ($ 100.00)

Art. 28. Los buques de vapor ó de vela que hallándose en el canal quedaran sin gobierno por haber varado ó por otro accidente, lo indicarán, de día, izando en paraje visible dos globos ó cuerpos negros de metros 0.61 de diámetro, uno debajo del otro á distancia de metros 1.85 entre sí. De noche el buque de vapor ó el de vela que se encuentre en tal situación, la hará conocer sustituyendo la señal diurna con dos luces rojas verticales, visibles en todas direcciones. Estas señales son las mismas de la regla *a)* del artículo 4.° del reglamento Internacional, para evitar abordajes. ($ 20.00)

Art. 29. Siempre que ocurra en el canal algún caso comprendido en el artículo anterior, la autoridad

marítima con los elementos de que disponga y los particulares de que pueda valerse, atenderá en primer término á remover al buque varado ó sin gobierno, arrimándolo al talúd ó veril más conveniente, á fin de que el canal quede expedito y su navegación no se interrumpa; después se procederá con arreglo á las circunstancias de cada caso, pero no se descargará para aligerarlo, sin antes haber procedido como queda dicho.

Art. 30. En el caso muy extraño, pero factible, de que un buque que estuviera navegando por el canal, abriese bruscamente una vía de agua que no pudiera dominar con sus bombas, el práctico que lo pilotee indicará al capitán que dé avante á toda fuerza para vararlo en el veril que tuviere más cerca ó en aquel para el cual tire la corriente. ($ 20.00)

Art. 31. Si en vez de ser una vía de agua, fuera un principio de incendio que se declarara á bordo de un buque que viniera entrando por el canal, el capitán asistido por el práctico, maniobrará rápidamente para poner la proa hacia afuera y salir del canal, izando al mismo tiempo la señal N M del código Internacional, para que reciba todos los auxilios posibles, siendo el primero que deba dársele el de ayudarlo á salir del canal si ya no lo hubiera logrado con su propia máquina y evoluciones. Si tal caso ocurriera estando el buque saliendo, apurará la marcha para dejar el canal y si necesita auxilio fondeará entre Ramírez y el cementerio Central, lejos de todo otro buque y hará la misma señal ó las que el capitán tenga por más expresivas para lo que necesite. ($ 20.00)

Art. 32. *La velocidad máxima, para navegar el*

canal es de ocho millas por hora ó sean cuatro metros por segundo, para toda clase de buques sin excepción; con ese andar emplearán 8 minutos y 45 segundos en recorrer su actual longitud de 2100 metros, ó sea aproximadamente 3 minutos entre cada par de boyas. Corresponde á los prácticos el elegir el momento oportuno para disminuir la marcha en casos en que, yendo para el antepuerto ya estén cerca de la boca del mismo formada por los morros de las escolleras. ($ 20.00)

En el caso de salir se navegará á razón de seis millas ó tres metros por segundo, en cuanto se esté en la «zona libre» y se haya promediado bien el fréu de la boca, y en seguida que ésta se haya rebasado se aumentará el andar hasta 8 millas por hora ó cuatro metros por segundo; si reinaran malos tiempos se navegará con la marcha más conveniente á las circunstancias, según el criterio de los capitanes, asistidos de los prácticos.

Art. 33. Ningún buque pasará á otro que le preceda al entrar ó salir por el canal, sino al contrario, procurará mantenerse á la distancia mínima de 700 metros del que lleve por la proa, á fin de que siempre medie entre ambos la separación necesaria para no embarazarse en sus movimientos y poder maniobrar á tiempo y con acierto en caso de que se atravesara el buque que va por delante ó le ocurriera algún accidente que le obligara á disminuir la marcha ó á parar. Se exceptúan las embarcaciones del tráfico. ($ 20.00)

Art. 34. El cumplimiento del artículo anterior importa establecer que en el canal no deben hallarse á un mismo tiempo más de tres vapores de gran calado entrando, ni más de tres saliendo.

Art. 35. Si por estar las aguas muy bajas sucediese que alguno no pueda navegar el canal, aguantándose á buen rumbo, con la velocidad que se establece en el artículo 32, y en tales circunstancias viniere por su popa otro buque navegando al andar reglamentario, el práctico que pilotee al buque moroso, le indicará á su capitán que toque cuatro pitadas cortas, en sucesión rápida, que se repetirán hasta que el otro buque conteste con una pitada larga de cuatro á seis segundos de duración. El grupo de las cuatro pitadas cortas, de un segundo de duración y otro de separación, se interpretará como expresando que el buque que lo hace no puede caminar más y en consecuencia que el que le sigue pase adelante. El práctico que pilotee á éste le hará saber al capitán el significado de las cuatro pitadas cortas y la forma en que debe contestar dándose por enterado; en seguida maniobrará para pasar entre el buque moroso y el veril de la parte del canal que más convenga para que no haya ni el más mínimo riesgo de colisión entre ambos buques. Si el silbato del buque moroso no funcionare bien ó tuviere poca intensidad en sus sonidos, izará la señal M H (siga su camino) que será contestada por el otro buque con la de « inteligencia ». ($ 20.00)

Art. 36. Los vapores fluviales y costaneros, los del tráfico que no estén remolcando á buques á lo largo del canal y toda otra clase de embarcaciones, se mantendrán por fuera de los veriles á prudente distancia de las boyas y en caso de que vayan para el antepuerto entrarán en el canal pasando por el Sur del primer par de boyas, contando desde tierra, para tomar en seguida su derecha, es decir, la parte

del canal comprendida entre su línea media y el veril que les queda á estribor, que será el balizado actualmente con las boyas rojas; si por el contrario salieran del antepuerto con destino al Oeste, se arrimarán al veril del Oeste ó sea el de las boyas negras, que también en este caso lo tendrán por estribor y lo cortarán entre el morro de la escollera Oeste y la primera boya de aquella parte; si tuvieren que ir para el Este cortando el veril de aquel lado del canal, saldrán del antepuerto tomando su derecha y en cuanto estén por fuera de los morros gobernarán para cortarlo entre el de la escollera del Este y la primera boya roja que lo baliza; si al proceder á esta evolución hubieren buques de cualquier clase, incluso del tráfico, que vengan entrando y se encuentren en la zona del canal comprendida entre dichos morros y el primer par de boyas, gobernarán á pasar por la popa del último y nunca por delante de la proa de los que vengan entrando. ($ 12.00)

Art. 37. Cuando se dé el caso de que al acercarse al canal un vapor fluvial ó costanero para entrar al antepuerto pasando por el Sur de la primera boya del veril que tuviere por la proa, según queda establecido, viniere algún vapor ó velero á remolque entrando á lo largo de dicho canal y se encontrare ya en la sección comprendida entre el 1.º y el 2.º par de boyas, aquéllos disminuirán su andar ó pararán las máquinas, aguantándose por fuera del veril hasta que el buque que va entrando haya rebasado el primer par de boyas y se halle á la mitad de la distancia entre las mismas y los morros de las escolleras. ($ 20.00)

En el mismo caso, si al acercarse al canal notaren

que algún buque de ultramar va saliendo por la primera sección del mismo, harán igual maniobra, no cortando el veril hasta que aquél haya rebasado el primer par de boyas á fin de pasar por su popa.

Art. 38. Si en los casos á que se contrae el artículo 36 sucediere que llegaren á un mismo tiempo dos vapores fluviales ó costaneros, uno del Este y otro del Oeste, el que venga de esta parte dejará que el otro penetre en el canal y cuando estuviere á la mitad de la distancia entre el primer par de boyas y los morros de las escolleras, entrará, á su vez, manteniendo esa distancia y cumpliendo con lo demás que en dicho artículo se ordena. ($ 20.00)

Art. 39. Los vapores del tráfico, cuando naveguen sueltos, podrán cruzar el canal de veril á veril, pasando por el Sur del primer par de boyas, pero siempre por la popa de todo buque que vaya navegando á lo largo del canal y se encuentre en la sección comprendida entre los dos pares de boyas por donde vaya á cruzar el vapor ó embarcación del tráfico. ($ 12.00)

Art. 40. Toda clase de buques y embarcaciones de vela que no excedan de 300 toneladas métricas de registro y cuyo calado les permita navegar fuera del canal, seguirán las mismas reglas mientras se lo permita el viento reinante; pero si éste les fuera escaso saldrán inmediatamente del canal, cortando por el veril que les sea más favorable y á la altura en que se encuentren, bien entendido que en el canal no se permite que viren de bordo para ceñir el viento navegando de vuelta y vuelta para una y otra amura, pues esto debe hacerse á no menor distancia de 100

metros de sus veriles, por fuera de las boyas y teniendo mucho cuidado con las mismas. ($ 12.00)

Art. 41. En tiempos de niebla ó cerrazón, ó de chubascos cerrados en agua, que impidan ver el balizamiento del canal y los morros de las escolleras, no debe intentarse el entrar navegándolo con vapores ó buques de vela de gran calado y á remolque, ni tampoco salir del antepuerto en tales circunstancias; y en caso de que sobreviniera alguno de esos estados atmosféricos estando ya en el canal, el práctico que pilotee al buque, indicará á su capitán la necesidad de fondear y procurará hacerlo con corto filamen, dejando caer un ancla en las proximidades del veril de donde venga la corriente y así permanecerá hasta que despeje y pueda navegar sin riesgo alguno.

Art. 42. En las circunstancias anteriores, los vapores fluviales, los costaneros y los del tráfico, que en virtud de su calado puedan navegar sin riesgo de varar, podrán entrar ó salir mientras tengan á la vista alguna boya para orientarse y cumpliendo con el artículo 16 del reglamento Internacional; pero, si así no fuere saldrán del canal inmediatamente.

Antepuerto. — Artículo 43. Llámase « zona libre », en el antepuerto, al espacio cuadrilateral de aguas comprendido en la angulación de las escolleras, contando 200 metros en la del Oeste y 100 metros en la del Este á partir de sus respectivos morros y el cruce de las líneas perpendiculares que pasen por dichos puntos medidos sobre cada escollera.

Art. 44. La zona libre se destina á facilitar las

evoluciones de los buques que entren ó salgan, para que puedan hacerlo con toda seguridad; nadie podrá fondear en esa zona sino en los casos de absoluta necesidad, que deberán justificarse inmediatamente ante la autoridad marítima. ($ 20.00)

Art. 45. Los puntos que en las escolleras demarcan esta zona, estarán balizados con un poste bien visible para su objeto; el de la escollera Oeste corresponde á la enfilación de la calle Cerrito, aproximadamente.

Art. 46. La ruta diagonal que conduce desde la zona libre al fréu A entre el muelle y el espigón de la misma letra, deberá mantenerse expedita en todo tiempo y lo mismo la que saliendo de dicho fréu va á pasar en línea quebrada y balizada, á 100 metros al Norte de aquella extremidad de la escollera del Oeste, Los prácticos tendrán el cuidado de no fondear en ellas ninguna clase de buques, ni tampoco les será permitido hacerlo á los vapores fluviales ó costaneros ni á las embarcaciones del tráfico. El rígido cumplimiento de este artículo exige que los grandes buques no borneen, lo que se conseguirá prácticamente cuando se establezcan en el antepuerto varias series de boyas fijas para amarrarlos de popa y proa.

Art. 47. La ruta del Norte, que conduce de la extremidad franca del Norte de la escollera Oeste al fréu A, se destinará á la entrada y salida de los vapores paquetes fluviales que hagan el servicio de transportes de pasajeros y correspondencia y de una manera más general á los vapores y veleros dedicados á la navegación fluvial.

Dicha ruta pasará por el Norte del veril del dragado á distancia de 100 metros de la extremidad de

aquella parte de la escollera y perpendicularmente á la misma, ó sea en dirección del W. S. W. al N. N. E., en un largo de 1.100 metros, que estarán señalados con una baliza, para que los buques recurven por fuera de ella y puedan seguir para las dársenas actuales ó para las que se construirán al Oeste del muelle A, observando el procedimiento inverso para salir. Las dos partes de que se compondría esta ruta deberán conservarse expeditas y despejadas.

Art. 48. Tanto la ruta diagonal del Sur (que será un tanto curvilínea para los buques de gran calado mientras no se derroque el placer pedregoso que desiguala el fondo del antepuerto), como la ruta quebrada que se adopte para entrar y salir por el Norte, deberán conservarse prácticamente con un ancho no menor de 100 metros.

Art. 49. En atención á que ambas rutas convengan al fréu A, ningún buque podrá fondear á menor distancia de 200 metros de dicho fréu en todo el semicírculo descripto con ese radio, tomando como centro la medianía entre el muelle A y el espigón de la misma letra. ($ 12.00)

Art. 50. Los buques que naveguen por estas rutas tomarán siempre su derecha ó la medianía si no vinieren otros buques en dirección contraria y á fin de prevenir todo riesgo de colisión en el fréu A y sus cercanías, el semáforo establecido en la cabeza del muelle A hará las señales que correspondan para indicar « buque que entra del antepuerto para las dársenas » y « buque que sale de las dársenas para el antepuerto », para que todos los que se encontraren en movimiento tomen las debidas precauciones. ($ 12.00)

Art. 51. Las señales del semáforo del muelle A serán las mismas que se establecen para el que se instale en la escollera del Este y con igual significado: el rombo indicará «buque que entra»; el globo, «buque que sale», en igual caso estarán las señales nocturnas equivalentes y el funcionamiento del semáforo.

Art. 52. El espacio semicircular de 200 metros de radio que se describe en el artículo 49, tiene para el fréu A la misma aplicación que la «zona libre» para la boca angular del antepuerto y á fin de que se le conozca con nombre apropiado á su objeto: «SECTOR LIBRE».

Art. 53. Las velocidades para navegar en el antepuerto estarán sujetas á las siguientes reglas, que establecen los máximos tolerables.

A) Para los buques que entren ó salgan por la ruta diagonal del Sur ó por la ruta que se establece por el Norte, tres metros por segundo, ó sean seis millas por hora.

B) Los buques que entrando por una ú otra ruta se dirijan al fréu A para pasar á las dársenas reducirán la marcha á dos metros por segundo ó cuatro millas por hora en cuanto tengan la proa en el «sector libre» de dicho fréu, ó sea á 300 metros de su centro entre el muelle y espigón de la letra A. Con ese andar seguirán avanzando hasta promediar bien dicho fréu y rebasarlo, pudiendo continuar con la misma marcha hasta el fréu B, pero la reducirán progresivamente hasta quedar parados cerca del sitio en que deban atracar.

C) Los buques que saliendo de las dársenas para el antepuerto, hayan de seguir por la ruta del Sur, ó por la del Norte, podrán tomar un andar máximo de seis millas por hora ó tres metros por segundo en cuanto vayan á embocar el fréu A y entren en el sector libre. ($ 20.00)

D) Los vapores del tráfico y las embarcaciones con máquina de combustión interna, llamadas automóviles, podrán navegar á un máximum de seis millas por hora ó tres metros por segundo, cuando hayan de seguir por la ruta del Norte ó por la del Sur y una vez que se encuentren sobre ellas, pero cuando naveguen fuera de las mismas reducirán su andar á cuatro millas por hora ó sean dos metros por segundo, cualquiera que sea el número de buques fondeados que haya en el antepuerto. ($ 8.00)

También podrán navegar á razón de seis millas por hora ó tres metros por segundo cuando hayan de ir del Norte al Sur del antepuerto ó viceversa, pasando entre los buques fondeados y la escollera del Oeste, la cual deberán barajar á una distancia no mayor de 100 metros, que es la línea donde se encuentra el veril del dragado. Así, pues, para que se entienda con toda claridad se establece que los vapores y embarcaciones del tráfico podrán navegar con la velocidad máxima de seis millas por hora ó sean tres metros por segundo, desde la boca del antepuerto al sector libre, desde éste por la ruta del Norte á la extremidad y lado interno de la escollera del Oeste y á todo lo largo de la misma, describiendo un triángulo, pero en la superficie de éste y en

los demás espacios, dentro de los límites del antepuerto, se reducirá el andar á un máximum de cuatro millas por hora ó sean dos metros por segundo.

En caso de que haya que prestar un auxilio inmediato, desempeñar una comisión urgente, con permiso de la autoridad marítima, ó buscar refugio por causa de malos tiempos ó averías, traer informes de algún accidente que haya ocurrido ó novedad que hubieren encontrado; los vapores y embarcaciones del tráfico podrán desarrollar toda la marcha que den sus máquinas, pero navegando con el mayor cuidado, siempre listos para parar y ciar á toda fuerza en cualquier momento, justificando en seguida las causas que hayan tenido para separarse de las reglas generales.

E) Los vapores del tráfico y las embarcaciones con máquina de combustión interna, llamadas automóviles, cuando remolquen á otros vapores, veleros de ultramar, lanchas, chatas, gabarras ó cualquier clase de embarcaciones, incluso las de recreo y barquillas pescadoras, podrán desarrollar las mismas velocidades que se establecen en la regla *D*, según que naveguen sobre las rutas establecidas ó que se encuentren fuera de ellas. ($ 8.00)

F) Todo vapor ó embarcación del tráfico que haya de atracar á los buques surtos en el antepuerto ó á sus muelles, disminuirá progresivamente su andar parando la máquina ó arriando las velas á prudente distancia del punto de atraque, según sus cualidades marineras. En esta maniobra se

pone de manifiesto la pericia ó insuficiencia de los patrones para mandar el gobierno de una embarcación.

G) Cuando sean varios los vapores del tráfico que concurran á una misma escalera de los muelles ó de los buques fondeados, atracarán en el mismo orden en que vayan llegando, excepto los vapores del servicio oficial, que tendrán preferencia en todo momento y el que esté comisionado por la agencia del buque, que también la tendrá después de que los vapores del servicio oficial hayan desempeñado su cometido; pero se advierte que ningún vapor podrá demorar en las escalas de los buques ó de los muelles sino el tiempo absolutamente indispensable para hacer sus operaciones á fin de que los demás vayan por su orden, como queda establecido y puedan hacer las suyas sin que hayan trasbordos de uno á otro vapor. ($ 8.00)

Art. 54. Las reglas de rumbo y gobierno para evitar colisiones en el antepuerto, bahía y dársenas, son las mismas del código y reglamento internacional con las ampliaciones siguientes:

1.ª Los buques que naveguen sobre las rutas establecidas en el antepuerto ó tengan que pasar directamente por los fréus A y B, no están obligados á separarse de su derrota sino á sostenerse sobre su derecha cuando otro buque navegue en dirección contraria á fin de que pasen francos uno de otro, dándose recíprocamente el costado de babor. ($ 12.00)

2.ª Todo buque ó embarcación que tuviere que cruzar la ruta del Norte, la del Sur, ó el paso directo entre los fréus A y B, habiendo en éste ó en aquéllas algún buque ó embarcación navegando, lo hará pasándole á no menor distancia de 50 metros por la popa en todos los casos en que pueda haber riesgo de colisión. ($ 12.00)

3.ª El vapor ó embarcación del tráfico que navegue suelto, cederá siempre el paso al vapor ó embarcación que lleve remolque. ($ 12.00)

4.ª Si dos vapores ó embarcaciones del tráfico, ambas con remolque, siguen derrotas que se cruzan, con riesgo de colisión, el que vea al otro por estribor es el que está obligado á maniobrar para evitarla. Si á pesar de esto, el riesgo subsistiere, por estar muy cerca uno de otro, el que vea al otro por babor hará también por su parte todo lo posible para ensanchar la distancia. ($ 12.00)

5.ª El vapor ó embarcación del tráfico que lleve remolque y navegue sobre las rutas establecidas, ó del fréu A para el B y viceversa, está comprendido en la 1.ª, debiendo por lo tanto limitarse á seguir su derrota y tomar su derecha cuando otro vapor, embarcación ó buque de cualquier clase venga en dirección contraria. ($ 12.00)

6.ª Los vapores paquetes fluviales, los de ultramar y toda clase de buques de grandes dimensiones ó tonelaje, no deberán encontrarse nunca en los fréus A ó B navegando apareados ni tampoco en direcciones opuestas. Para cumplir con lo que se establece en este inciso, se tendrán en cuenta las señales que haga el semáforo del muelle A: si

indica « buque que entra del antepuerto para las dársenas », el que se encuentre en éstas, listo para salir, esperará, para hacerlo, á que el otro haya entrado; si la señal fuere: « buque que sale de las dársenas para el antepuerto », el que se encuentre en éste, navegando en demanda del fréu A, para entrar á las dársenas, esperará en el sector libre, parando la máquina, arrimándose á su derecha y dejando caer un ancla si fuere necesario, hasta que el buque que va saliendo esté fuera y bien franco de dicho fréu. El mismo procedimiento se seguirá tratándose de la dársena proyectada para los vapores fluviales, entre el muelle A y el viejo rompeolas de la calle Guaraní; pero si al mismo tiempo que un vapor saliera de esta dársena, estuviera otro saliendo de la dársena I, el semáforo repetirá la señal de «buque que sale» y el primero esperará á que pase el segundo para ponerse en marcha. ($ 12.00)

7.ª Los vapores del tráfico quedan sujetos á la regla anterior cuando estén remolcando á grandes buques ó embarcaciones. ($ 20.00)

8.ª Los vapores paquetes fluviales, los de ultramar y toda clase de buques de grandes dimensiones ó tonelaje que naveguen en una misma dirección sobre las rutas del antepuerto, guardarán entre sí una distancia nunca menor de 300 metros, contados desde la popa del que va en cabeza hasta la proa del que siga su estela y así sucesivamente, sin que en ningún caso sea permitido el que se pasen unos á otros, ni tampoco que naveguen apareados. ($ 12.00)

9.ª Los vapores del tráfico cuando naveguen sobre las rutas remolcando á buques de grandes dimensiones ó tonelaje quedan sujetos á las mismas reglas del anterior. ($ 12.00)

10. En el remolque directo la distancia entre la proa del remolcador y la popa del remolcado, se considerará como la eslora de un solo buque y no debe exceder de 200 metros, para lo cual los cables de remolque se acortarán todo lo posible; pero siempre que las aguas estén tranquilas el remolcador podrá abarloar con el remolcado por la banda que le sea más conveniente y si fueren dos los remolcadores, uno por cada banda, pues este sistema resulta más práctico en todo puerto abrigado. ($ 12.00)

Art. 55. La autoridad marítima queda facultada para suprimir la navegación á vela dentro de los límites del antepuerto y dársenas en cuanto lo exija el aumento de su tráfico y en los casos extraordinarios en que convenga adoptar esa medida. Entre tanto podrá tolerar que los veleros del cabotaje pasen por la ruta del Norte ó la del Sur, cuando tengan viento largo y bien entablado, para seguir á rumbo sin virar de bordo y no podrán navegar fuera de aquellas rutas, en las cuales conservarán siempre su derecha para dejar paso á los vapores ú otras embarcaciones que naveguen en dirección opuesta; con los veleros del tráfico habrá la misma tolerancia, permitiéndoseles también que se dirijan y atraquen á los buques anclados; en estos casos los vapores del tráfico que naveguen sueltos, les cederán el paso separándose de la derrota que sigan los veleros.

Tanto los veleros del cabotaje como los del tráfico, están obligados mientras naveguen dentro del antepuerto y dársenas á llevar un ancla lista para fondearla en caso necesario y siempre que, por calmar el viento no puedan seguir á rumbo, pues en tales circunstancias tratarán de fondear fuera de las rutas ó de la línea de los fréus y pedirán remolque. ($ 8.00)

Dársenas. — Artículo 56. En la navegación y concurrencia de buques de toda clase á las dársenas, se exige el mayor cuidado por parte de sus capitanes ó patrones, de los prácticos que los piloteen y del personal que los amarre á los muelles ó muros de ribera, pues siendo recintos de aguas tranquilas no deben producirse colisiones ni tampoco averías durante las maniobras de entrar, atracar, desatracar y salir. Se procederá, pues, con prudencia y pericia, para lo cual á más de lo que ya queda establecido, por extensión al nombrar las dársenas en algunos de los artículos anteriores se tendrá muy presente lo que se reglamenta en los que ahora siguen.

Art. 57. Para entrar los buques á las dársenas y permanecer en ellas, los capitanes, patrones ó agentes de los mismos deberán solicitarlo de la oficina del Tráfico, dando cuenta á la Capitanía del puerto y una vez obtenido el permiso procederán en la forma que se les indique; para salir seguirán el mismo procedimiento. ($ 12.00)

Art. 58. Tratándose de buques de vela ó de vapores transatlánticos, se asistirán con los remolcadores necesarios para sus evoluciones, tanto para entrar como para salir, según se establece para los primeros

en los artículos 23 y 24; pero los vapores sólo quedan obligados á tomarlo cuando ya en las dársenas hayan de atracar á los muelles ó muros de ribera y cuando ya terminadas sus operaciones lo necesiten para desatracar y colocarse en la línea de los fréus A y B hasta enfilarlos y promediarlos, lo que conseguido podrán salir con sus propias máquinas. ($ 12.00)

Art. 59. Los vapores fluviales ó costaneros que hubieren de entrar á las dársenas, salir de las mismas, atracar ó desatracar de sus muelles ó muros de ribera, no están obligados á tomar vapor remolcador, auxiliar, sino cuando á juicio de sus capitanes ó patrones lo necesiten y en los casos especiales en que pudiera ordenarlo y exigirlo la autoridad marítima.

Art. 60. Los veleros del cabotaje y los del tráfico, las barquillas pescadoras y los yates de recreo, cuando no tuvieren viento largo y bien entablado que les dé franco para navegar al rumbo de su destino sin virar de bordo, no podrán entrar en las dársenas ni salir de ellas sin la asistencia de un remolcador ó navegando á remos los que puedan hacerlo, procurando separarse de la medianía de los fréus A y B arrimándose siempre á su estribor. ($ 8.00)

Art. 61. La máxima velocidad para entrar ó salir de las dársenas pasando directamente del fréu A al B ó al F y viceversa, es la de dos metros por segundo ó cuatro millas por hora y la misma en el interior de ellas, en toda la I y en todo el espacio de la II. ($ 12.00)

Las velocidades aquí establecidas regirán para toda clase de buques y embarcaciones cualesquiera que sean.

Art. 62. Los vapores y veleros de grandes dimensiones ó tonelaje que hayan de entrar á las dársenas y atracar á sus muelles llevarán á popa un anclote con cable y orinque listo para fondearlo en caso necesario. Además se prepararán desde que estén afuera en la forma que sigue:

A) Aferrar ó desenvergar el velamen, meter dentro la botavara y el botalón de foque ó guindarlo si fuere de charnela, salvo el caso de que forme una sola pieza con el bauprés y bracear las vergas á todo lo que den por el costado opuesto al que tengan que presentar al muelle. ($ 12.00)

B) Tener prontos á proa y á popa por ambas bandas, los cabos necesarios para amarrar al buque y las defensas de madera ó de cabo que han de resguardar sus costados. ($ 12.00).

C) El ancla del costado por donde hayan de atracar al muelle ó abarloarse en segunda andana, la meterán dentro del buque de manera que ninguna de sus partes sobresalga de la borda; la del otro costado la llevarán arriada, pendiente de su cadena y del escobén, con el cepo al nivel del agua lista para fondearla en caso necesario; una vez que atraquen la meterán dentro en la misma forma que la otra. ($ 12.00)

D) Deberán tener lista una embarcación propia ó particular que se encargue de llevar hasta el muelle los cabos de amarre, cuando este servicio no pueda hacerlo el vapor que los asista en su remolque y maniobras.

Art. 63. Los vapores y veleros de menor porte que hagan servicios de navegación costanera, fluvial ó

de cabotaje, pueden suprimir la regla *C* del artículo anterior cuando atraquen en paraje donde queden independientes.

Art. 64. Los capitanes ó patrones vigilarán que la situación de sus buques no ocasione perjuicios al tráfico ni daños á las obras portuarias, balizas, boyas de amarre y semáforos y una vez que los buques estuvieren amarrados, no podrán largar sus cabos sin permiso de la autoridad, salvo los casos siguientes: ($ 20.00)

1.° Que se declare un incendio en las cargas que estuvieren sobre el muelle, junto á paraje en que un buque estuviere atracado y que hubiera riesgo de que el fuego lo alcanzara. En este caso el capitán ó patrón del buque que estuviera en peligro, podrá largar los cabos de proa ó los de popa ó arriar lo necesario de unos y otros para aguantarse á prudente distancia del muelle, mientras llegan los oficiales de la autoridad marítima y los elementos de contra incendio.

2.° Cuando estando atracado en segunda andana se declarara un incendio á bordo del buque al cual estuviera abarloado, en este caso podrán los capitanes ó patrones proceder en igual forma y estar luego á lo que ordene la autoridad marítima, que no habrá tardado en acudir al lugar del accidente.

3.° Cuando por causas extraordinarias, imposibles de prever en sus efectos, convenga hacerlo y pueda hacerse sin perjudicar á los demás buques. Tal sería el caso de un furioso temporal que no se pueda resistir por el costado y que

resultara práctico el largar los cabos de popa para recibir el viento por la proa reformando los de esta parte; el de que el buque al cual se esté abarloado se estuviera yendo á pique á consecuencia de algún accidente imprevisto.

Art. 65. Los vapores correos ó sean los paquetes postales de las líneas que dan servicio regular y todo otro vapor que traiga pasajeros, tendrán prioridad sobre los demás buques para entrar á las dársenas ó al antepuerto, hacer sus operaciones y ponerse en franquía.

Art. 66. Corresponde á los capitanes ó patrones el tener el mayor cuidado con la estabilidad del buque que tengan á su mando, procediendo con arreglo á las condiciones marineras de los mismos y las cualidades de su construcción, para mantenerlos suficientemente lastrados, con agua los que tengan doble fondo ó con materias sólidas los que carezcan de esa ventaja y en los buques de vela se echarán abajo los masteleríllos de juanete y sus vergas en caso necesario. Toda omisión ó descuido que llegando á comprometer la estabilidad del buque, cause avería en el mismo ó en los que estén á su lado ó perjuicios en la carga que conduzca ó daños á tercero, será considerada como falta grave á los efectos de este reglamento á más de las acciones judiciales que correspondan. ($ 40.00)

Art. 67. Fuera de la borda de los buques atracados á los muelles y muros de ribera no ha de haber en trabajo de amarre más cabos que los autorizados para ese objeto. ($ 8.00)

Art. 68. Cuando dos ó más buques se abarloen para

efectuar operaciones de carga y descarga, estarán recíprocamente obligados á facilitarse el paso de toda mercadería ó bulto manejable mediante el uso de puentes ó planchadas que no les causen averías, ni perjuicios en el trabajo propio de cada uno. ($ 20.00)

Art. 69. Cuando se opere en el embarque, desembarque, ó trasbordo de materiales disgregados, como arena, tierra, carbón, huesos, cenizas, piedras sueltas y otras sustancias no contenidas en envases que impidan su caída al agua, se pondrá entre el buque y el muelle, ó entre el buque y las embarcaciones que efectúen el trasbordo, ó entre los buques que se encuentren en el mismo caso una planchada de tablas de madera, bien unidas, con aleros laterales ó en su defecto lienzos resistentes formados por esteras ó lonas que recojan y detengan toda materia que se escape ó desprenda del curso de la manipulación. ($ 20.00)

Art. 70. Las mercaderías que cada buque descargue sobre los muelles, no deben ocupar más espacio que el estrictamente necesario para su arrumaje provisorio, ni confundirse con las de otro buque, ni obstruir el tránsito público, para lo cual se estará á lo que en cada caso ordenen los oficiales encargados del tráfico.

Art. 71. Las operaciones de carga ó descarga deben efectuarse con todo orden y pericia, siendo los capitanes ó patrones los responsables de todas las faltas que se cometan; quedan igualmente obligados á reparar con maderas de protección la parte de la explanada del muelle ó muro de ribera en que operen para descargar objetos pesados que, sin esa precau-

ción pudieran causar deterioros en el piso firme. La misma obligación tienen los cargadores en el caso inverso.

Art. 72. En las operaciones de descarga no se permite que se arrojen sobre los muelles ninguna clase de bultos: aquélla debe efectuarse á mano, en carretillas ó mecánicamente. ($ 12.00)

Art. 73. Cuando se empleen planchadas para cualquier operación en que convengan usarlas, se cuidará de que no cubran ni estén en contacto con las bitas de amarre de los muelles, ni con los cabos que estén afirmados en ellas y á la hora de terminarse el trabajo se retirarán de los muelles á más de las planchadas, las escaleras, carretillas, canastos y demás utensilios que durante las faenas hayan sido necesarios para operar, recogiendo en los buques los que á ellos pertenezcan é internando en las explanadas, en paraje en que no obstruyan el tránsito público, los demás objetos. ($ 12.00)

Nota. — Para los detalles de la forma en que deban efectuarse las operaciones de carga, ó descarga, los capitanes ó patrones de los buques se atendrán en cada caso á las órdenes que reciban del funcionario correspondiente, vigilando el exacto cumplimiento de las mismas.

Art. 74. Los carros, coches y toda clase de vehículos rodados no permanecerán en los muelles ó riberas sino el tiempo indispensable para hacer sus operaciones, manteniéndose siempre á una distancia prudencial de las orillas ó bordes de los muros, tanto para no entorpecer el tráfico como para prevenir accidentes desgraciados. ($ 4.00)

Art. 75. Cuando por las necesidades del tráfico ó por alguna causa extraordinaria fuere necesario remover alguno ó algunos de los buques que estuvieren atracados á los muelles de las dársenas ó á sus muros de la ribera, los capitanes ó patrones cumplirán con lo que se ordene al respecto y si no lo hicieren dentro del plazo que se les hubiera indicado, se efectuará por cuenta del buque, cargándosele los gastos habidos.

Art. 76. Los capitanes ó patrones cuidarán de que se mantengan en buen estado de limpieza, la parte del muelle ó muro de ribera en el cual estén sus buques atracados y en todo el ancho y largo en que efectúen las operaciones de carga ó descarga; el sitio que á cada uno corresponda debe quedar completamente limpio antes de que el buque desatraque. ($ 12.00)

Art. 77. No se hará lavado de ropas á bordo de los buques que estuvieren dentro de las dársenas, y cuando hagan baldeos en las cubiertas ó costado cuidarán sus capitanes ó patrones de que las aguas no caigan en los muelles ó muros de ribera ni en otro buque ni embarcación. Además, se prohibe arrojar al agua ó á tierra toda clase de materias ú objetos, sin distinción, sea cual fuere su peso, volumen y especie. Los desperdicios se guardarán á bordo en un cajón cerrado hasta que pasen á recogerlos los botes ó carros de la salubridad.

Art. 78. Los botes, lanchas y demás embarcaciones menores de los buques que estuvieren atracados, no deberán sobresalir fuera de las bordas de los mismos; pero en caso necesario podrán arriarlos al agua y llevarlos temporalmente al paraje que les

indique la autoridad marítima, bien entendido que, si hubieran de quedar fondeados, cada buque cuidará de los suyos. ($ 8.00)

Art. 79. Los buques atracados, que tuvieren libre el costado que mira para la dársena en que se encontraren, podrán tener amarrado á la borda del mismo, sin que rebase la popa ni la proa, un bote propio ó particular para su servicio, pero deberán retirarlo por completo en cuanto se les avise de que otro buque va á atracar junto á ellos; en tal caso el bote puede quedar amarrado al costado libre del que haya atracado. La autorización que implica este artículo, cesa en caso necesario.

Bahía. — Artículo 80. La bahía se considera como el desahogo y la ampliación del antepuerto hacia el Norte y el Este y siendo sus aguas relativamente más tranquilas que las de la rada, es de fondeaderos más cómodos y seguros que los de ésta para todo buque cuyo calado esté en relación con las profundidades que se encuentren en el paraje en que convenga anclarlo. Como sus fondos de barro son inofensivos, no hay riesgo alguno en internarse en ella hasta varar, pero los prácticos del puerto, que deben asistir á los capitanes de los buques, no lo harán sin el consentimiento por escrito de dichos capitanes á fin de evitar reclamación posterior sobre este punto.

Art. 81. La bahía se destina de una manera general á los diversos usos que determine la autoridad marítima en sus distintas zonas y en particular á contener anclados ó amarrados á boyas previamente autorizadas á las naves cuyas condiciones siguen en detalle:

1.° A los vapores ó veleros que viniendo á descargar carbón, tengan fácil acceso á ella.
2.° A los vapores ó veleros que, cargados con otros materiales no puedan hacer la descarga en el antepuerto ó dársenas, por falta de espacio en aquél ó de sitio apropiado en éstas.
3.° A los buques descargados que esperen órdenes ó necesiten hacer algunas reparaciones ó recorridas á flote, en cuyo caso se detallarán al solicitar el permiso correspondiente.
4.° Al fondeadero de pontones del gobierno ó particulares, autorizados por la Comandancia de marina y al de los vapores y embarcaciones del tráfico.

Art. 82. Dentro de los límites de la bahía podrán navegar á vela los buques del cabotaje, las embarcaciones del tráfico, las de pesca y recreo, pero no los buques de ultramar. ($ 20.00)

Art. 83. La máxima velocidad tolerable dentro de los límites de la bahía es la de ocho millas por hora ó cuatro metros por segundo, la cual deberá reducirse á seis millas por hora ó tres metros por segundo cuando se navegue entre los buques que estuvieren fondeados y en caso de dirigirse á alguno de ellos se disminuirá progresivamente este andar, efectuando el atraque con la mayor prudencia.

Art. 84. Las reglas de rumbo y gobierno para evitar colisiones en la bahía, son las generales del reglamento Internacional con las ampliaciones que se detallan en el artículo 54. Además se tendrá presente que todo vapor ó embarcación del tráfico debe separarse de la derrota del buque que vaya á fondear ó

que esté saliendo para ponerse en franquía; lo mismo deben hacer los veleros del cabotaje, barquillas pescadoras, embarcaciones de recreo y toda clase de embarcaciones menores, cualquiera que sea el sistema de propulsión. ($ 12.00)

Art. 85. En los casos que se detallan en la regla *D* del artículo 53, los vapores del tráfico y demás embarcaciones del mismo que tengan propulsión mecánica, podrán, al navegar dentro de los límites de la bahía, usar la ventaja que acuerda dicha regla para desarrollar toda la marcha que den sus máquinas, teniendo las precauciones y cumpliendo con los deberes que en ella se establecen.

Art. 86. Los vapores del tráfico y las embarcaciones del mismo que tengan propulsión mecánica de cualquier sistema, cuando naveguen sueltos dentro de los límites de la bahía, cederán el paso á los veleros del cabotaje y á los del tráfico, separándose de la derrota que éstos lleven, pero cuando vayan remolcando á otras embarcaciones, serán los veleros del cabotaje y los del tráfico los que maniobrarán á tiempo para separarse de la derrota que sigan los remolcadores y sus remolcados en caso de que hubiera riesgo de colisión. ($ 12.00)

Art. 87. Los prácticos del puerto al fondear en la bahía á los buques que piloteen, lo harán á dos anclas, tendiéndolas en dirección N. N. W. á S. S. E. y á tal distancia de los que ya estuvieren fondeados, que no haya riesgo de colisión, cualquiera que sea la forma en que efectúen sus borneos.

Art. 88. Corresponde á los capitanes y patrones de los buques de toda clase y de las embarcaciones del tráfico, que estuvieren fondeados en la bahía, el

tener el mayor cuidado con la seguridad y estabilidad de la nave que tengan á su mando, manteniéndola lastrada en grado suficiente y alijerada de arboladura, echando abajo las vergas de juanete y los sobremastelerillos de las mismas en los casos que así se les ordene. Además, tendrán siempre claras las cadenas de las anclas para poder virar ó filar de aquéllas en cualquier momento; bien entendido que los accidentes ó averías que resulten por falta de cumplimiento á esta ordenanza serán imputados á la negligencia de dichos capitanes ó patrones y la autoridad marítima establecerá en cada caso las responsabilidades en que hayan incurrido. ($ 20.00)

CAPÍTULO IV

De las embarcaciones del tráfico, barquillas y vapores de pesca, esquifes y demás embarcaciones de recreo.

Artículo 89. Aparte del libro de registro de las embarcaciones del tráfico de Montevideo, los inspectores marítimos ó los oficiales que hagan sus veces, llevarán, teniéndolos siempre al día, tres libros titulados en la forma siguiente: el 1.° «historial de las embarcaciones del tráfico»; el 2.° «historial de las embarcaciones de pesca»; el 3.° «historial de las embarcaciones de recreo»; teniendo cada uno su índice alfabético correspondiente. En ellos se dedicará una página á cada embarcación, expresando en el encabezamiento su número de registro, nombre, material del casco, sistema de propulsión, aparejo,

dimensiones, tonelaje, fecha y punto de su construcción, fecha y estado en que ingresó al tráfico, pesca ó situación de recreo, empleándose para clasificar dicho estado los adjetivos: *bueno, regular, defectuoso;* nombre, nacionalidad y residencia habitual de su propietario, siguiendo después en el resto de la página, en orden cronológico, las vicisitudes que haya experimentado. Estas empezarán dando cuenta del equipo de la embarcación en anclas, cadenas, cables, guarnimiento del timón, salvavidas, telégrafos y tubos acústicos para comunicar con la máquina, silbatos de vapor, faroles de tope y de los costados y los demás pertrechos que necesitaren; después seguirán las reparaciones ó carenas que se le vayan haciendo y las modificaciones si las hubiere, expresando además el resultado de la inspección oficial, que anualmente se le practique, en la forma que luego se dirá; también se harán constar las averías graves que sufriere y las causas que la determinaron á fin de que, con todo este conjunto de datos y detalles, la autoridad marítima pueda saber en cualquier momento el estado en que se encuentran las embarcaciones destinadas al tráfico, pesca y recreo. Los mismos datos esenciales que consten en los historiales se copiarán en una libreta especial que se entregará á cada uno de los patrones de toda embarcación que tenga propulsión mecánica, la cual guardarán cuidadosamente para que sirvan de control á los funcionarios de la autoridad marítima y para que éstos hagan en ellas las anotaciones que correspondan por inspecciones, averías, carenas, etc.

Art. 90. Toda embarcación nueva ó usada, que haya de ingresar en el tráfico, en la pesca, ó en des-

tinos recreativos, será inspeccionada previamente por una comisión compuesta por el inspector marítimo, el inspector mecánico y el maestro de ribera de la Comandancia de marina y Capitanía general de puertos. La comisión extenderá el informe respectivo que elevará al superior y un memorándum con los datos que deban constar en el historial de la embarcación. Tanto en el informe como en el memorándum se dirá claramente si la embarcación reune condiciones de magnitud y seguridad para salir á la rada ó si debe limitar sus ocupaciones ó servicios á los que pueda desempeñar dentro del antepuerto y dársenas, como también si es apta para salir á la bahía. La autoridad marítima, procediendo de acuerdo con el informe, concederá ó negará el empleo de dicha embarcación en el destino solicitado, dando vista del informe al peticionario. Si la embarcación hubiere de dedicarse al transporte de pasajeros, la comisión inspectora indicará en su informe cuál es el mayor número de los que debe conducir y cuando se trate de vapores, lanchas, automóviles ó embarcaciones de recreo lo hará constar aunque no se pida en la solicitud para el ingreso al tráfico.

Art. 91. Cuando en los casos del artículo anterior las solicitudes fueren despachadas favorablemente, la Comandancia de marina entregará al peticionario una placa de latón de bronce de 2 milímetros de espesor por 15 centímetros de largo y 10 centímetros de ancho, donde se imprimirá mecánicamente el número de registro de la embarcación seguido de las iniciales M. V. (Montevideo) ; la palabra « rada », si fuere apta para el tráfico general; la palabra «bahía» si solamente lo fuere para ésta, el antepuerto

y dársenas, ó la palabra «puerto» cuando no deba salir del recinto determinado por las obras de abrigo del puerto artificial; llevará también impreso en la misma forma, el número que indique el máximum de pasajeros que se le permita conducir, poniendo antes del número la letra C., luego un guión —, después el número, seguido de otro guión, y la letra P. Los guiones deben estar casi en contacto con los números á fin de que no se puedan intercalar otras cifras. Esta placa llevará en la parte superior el emblema de la marina Nacional y en la inferior una de las palabras «tráfico, pesca ó recreo», según el destino solicitado y autorizado para la embarcación de que se trate y serán colocadas á bordo de las mismas, con cuatro tornillos ó remaches, en presencia del inspector marítimo y del inspector mecánico en la forma siguiente:

A) En los vapores y demás embarcaciones que lleven casilla para el gobierno del timón, en un paraje bien visible dentro de la misma.

B) En los vapores y otras embarcaciones que no tengan casilla para el gobierno del timón, en la parte interna y central del coronamiento de la popa, en paraje en que no pueda ser dañada por choques ni por los cabos de maniobra; si la popa no fuere redonda ni cuadrada, y rematase en ángulo agudo, como en las embarcaciones llamadas «balleneras», se colocará por la parte interna, á estribor y próxima al codaste.

C) En los queches, balandras, paylebots y demás embarcaciones á vela con arboladura firme, en el centro de la bovedilla, arriba del cintón volado

del trancanil, si tiene la popa cuadrada ó redonda, ó á babor, arriba del cintón ó trancanil, por fuera y cerca del codaste cuando sean de popa angular.

D) En las chatas, gabarras, grandes lanchas y demás embarcaciones de carga no comprendidas en las clases ya nombradas, se colocará la placa por arriba del cintón y cerca del codaste, á cualquier banda, eligiendo el sitio en que quede más resguardada; lo mismo se hará en las barcas de pesca.

E) En los botes, bucetas, chalanas, esquifes y demás embarcaciones menores, se elegirá el sitio más apropiado, según la construcción, para que la placa quede colocada de una manera visible y segura por la parte interna ó externa del casco.

Art. 92. Ninguna embarcación del tráfico, pesca ó recreo, cualesquiera que sean sus dimensiones y capacidad, podrá estar en sevicio activo sin que haya sido previamente inspeccionada en la forma que se determina en el artículo 90 y sin que tenga colocada su placa en el sitio reglamentario.

Art. 93. Estas placas tendrán el nombre oficial de *placas de registro* y al ser entregadas á los propietarios ó patrones de las embarcaciones, las pagarán abonando una cantidad igual al precio de su costo.

Art. 94. La placa de registro debe ser considerada como la patente que atestigue la identidad de la embarcación, su destino y la eficiencia de su estado y condiciones para desempeñarlo correctamente; por lo tanto será retirada de toda embarcación mal tenida que, por deterioro natural, averías sufridas ó

falta de equipos, necesite reparaciones, carenas ó repuesto de pertrechos. También será retirada de toda embarcación cuyo propietario, armador ó patrón no abone dentro del improrrogable plazo de tres días hábiles las multas en que tal embarcación haya incurrido, la cual quedará sujeta, sin más trámite, á lo que se establece en el artículo 92.

Art. 95. Todo propietario ó armador que venda ó alquile sus embarcaciones ó que en alguna forma las haga depender de otra persona, dará cuenta de ello á la autoridad marítima, y el nuevo propietario, armador, arrendatario ó administrador, se presentará á la misma á los efectos del artículo 89 y los demás que le atañen en este reglamento.

Art. 96. A más de la inspección previa á que se contrae el artículo 90, los mismos funcionarios inspeccionarán anualmente durante los meses de abril y mayo todas las embarcaciones del tráfico, pesca y recreo, anotando lo que debe hacerse constar en el historial de cada una. Estas inspecciones anuales deben ser delicadas y prolijas en todo lo concerniente al casco, máquinas, calderas, timón y pertrechos. Si de la inspección resultare que la embarcación necesita reparaciones, carenas, repuesto de pertrechos ó que su equipo haya sido clasificado de *defectuoso*, la autoridad marítima lo notificará á su propietario, armador ó administrador, por intermedio de su patrón ó directamente, debiendo aquel presentarse ante la Comandancia de marina y Capitanía general de puertos, para que se entere de lo que deba hacer y del plazo que se concede para hacerlo, según lo que haya dictaminado la comisión inspectora; vencido este plazo volverá á presentarse (ó antes si ya hu-

biera cumplido con lo ordenado) para dar cuenta de que la embarcación ha quedado en las condiciones reglamentarias; entonces el inspector marítimo constatará el hecho y si no tuviere ninguna observación que hacer la declarará pronta y apta para el servicio que le corresponda, haciendo la anotación del caso en el historial, pero si una vez que se haya vencido el plazo acordado no se presentare nadie á dar cuenta del estado de la embarcación, y se observare que en ésta no se han cumplido los mandatos de la autoridad marítima, se le retirará inmediatamente la placa de registro y quedará excluída de todo servicio.

Art. 97. Ninguna embarcación del tráfico, pesca ó recreo podrá ser patroneada por menores de edad. ($ 20.00)

Art. 98. Los patrones de las embarcaciones del tráfico que carezcan de documentos que acrediten su suficiencia y pericia para el desempeño de tal cargo en la rada, bahía y puerto de Montevideo ó que no prueben que lo han ejercido durante dos años á satisfacción de sus mandatarios y de la autoridad marítima, serán sometidos á examen ante un tribunal que funcionará cada tres meses en la Comandancia de marina, empezando por el de marzo, y que será formado por el inspector marítimo, el práctico mayor y un oficial de la armada, presidiendo el de más jerarquía militar. El examen versará sobre el conocimiento de la zona ó zonas en que el examinando pretenda patronear embarcaciones; sobre las reglas de rumbo y gobierno que para evitar colisiones se establecen en el presente reglamento; sobre las máximas velocidades que se tolerarán en el mismo; sobre el manejo de las de vela, con lo más indispen-

sable en lo que deba saber del compás y del arte marinero.

Art. 99. Los vapores y demás embarcaciones de propulsión mecánica, mientras estén en servicio activo, tendrán sus maquinistas patentados, bien por examen directo y en la forma establecida en el reglamento respectivo ó por revalidación de los nombramientos ó diplomas extranjeros que tuvieren; pero en este caso también comparecerán á rendir sus pruebas ante el tribunal examinador encargado de autorizar la revalidación.

Art. 100. A los patrones que fueren aprobados, se les expedirán los nombramientos correspondientes, autorizados y sellados por la Comandancia de marina y Capitanía general de puertos, estableciendo las tres siguientes categorías:

Patrones de 1.ª clase. — Los que fueren aptos para patronear embarcaciones en la rada, bahía y puerto.

Patrones de 2.ª clase. — Los que sólo lo fueren para la bahía y puerto.

Patrones de 3.ª clase. — Los que no deben salir del puerto, es decir, los que han de limitarse á patronear dentro del antepuerto y dársenas.

Los examinandos, aspirantes á patrones que no fueren aprobados, podrán presentarse nuevamente en el próximo examen trimestral ó en los siguientes. Las solicitudes deben ir acompañadas por los documentos que se indicarán.

Art. 101. Los inspectores marítimos llevarán un registro de todos los patrones y maquinistas del tráfico, con expresión de las vicisitudes de importancia que tuvieren en su oficio.

Art. 102. La autoridad marítima aplicará multas

ó prisión equivalente á todo patrón, maquinista, marinero ó foguista de las embarcaciones del tráfico, que haya cometido faltas en el ejercicio de su empleo ó que haya infringido los artículos de este reglamento. (De $ 4 á 20.00)

Art. 103. Los propietarios, armadores ó administradores de las embarcaciones del tráfico, pesca ó recreo, están obligados á dotarlas con todos los elementos necesarios para la seguridad de la propia embarcación y la de sus tripulantes, lo mismo que para poder desempeñar el servicio á que estuvieren destinadas, so pena de que se le retiren las placas de registro.

Art. 104. Toda embarcación de propulsor mecánico, que se dedique de una manera permanente ó accidental al transporte de pasajeros, deberá llevar á su bordo el número de salvavidas de anillo ó de herradura que haya indicado la comisión inspectora, dispuestos de tal manera que sea instantánea la maniobra de arrojarlos en auxilio de alguna persona que caiga al agua. Estos salvavidas deben estar pintados de rojo, llevando en color blanco ó negro el número ó nombre de la embarcación y la palabra « Montevideo ». Las pequeñas embarcaciones automóviles, y las de vela, incluyendo las de pesca y recreo, estarán en el mismo caso, colocándolos donde mejor cuadre á sus fines.

Art. 105. En toda embarcación propulsada mecánicamente y que se dedique al transporte de pasajeros, se exigirá que el gobernalle del timón esté situado en el tercio de proa, cerca del castillo y que la comunicación directa entre el timonel y el maquinista esté garantizada por aparatos eficaces, que sólo

pueden suprimirse en el caso de que entre uno y otro no medien mamparos ni mayor distancia de cinco metros.

Art. 106. Toda diferencia que surja entre los propietarios, armadores ó administradores de las embarcaciones del tráfico y pesca, y sus patrones ó tripulantes, ó entre éstos últimos, debe ser expuesta ante la autoridad marítima para que ésta la arregle pacíficamente, debiendo acatarse su fallo, salvo los casos en que le corresponda intervenir á la justicia ordinaria.

Art. 107. Las riñas ó peleas entre los tripulantes de una misma embarcación ó de embarcaciones distintas, serán severamente reprimidas, penando á sus actores con multas. ($ 8.00)

Art. 108. Las embarcaciones que se dediquen al transporte de pasajeros, al servicio de remolques ó ambas cosas, se regirán por las tarifas respectivas.

Art. 109. Las embarcaciones del tráfico que se dediquen al transporte de cargas, están en absoluta libertad para trabajar con arreglo á sus convenios particulares, pero el flete del transporte no podrá exceder al del que se fije en las tarifas máximas que las autoridades portuarias establezcan con aprobación del Gobierno.

Además se establece que sus líneas de flotación á máxima carga, deben quedar veinte centímetros por debajo de los trancaniles ó cintones, contándolos en la medianía del casco, y que la altura de las trojas, contada sobre la cubierta, no debe exceder en ningún caso á la mitad de la manga del buque, cualquiera que sea la construcción de éste y la clase de carga que embarque. Los señores inspectores marítimos y los

ayudantes de la Capitanía vigilarán el estricto cumplimiento de esta ordenanza. ($ 20.00)

Art. 110. Las embarcaciones del tráfico deberán estar siempre vigiladas por patrones ó tripulantes, y en el caso de que tengan carga á su bordo no ha de faltarles un guardián, especialmente en las horas de la noche, para prevenir todo accidente ó fechoría. ($ 8.00)

Art. 111. Todo buque ó embarcación del tráfico que estuviera fondeado ó atracado á otros buques ó á los muelles ó muros de ribera, usará desde la puesta á la salida del sol una luz blanca que se colocará á la altura suficiente para que sea visible á una distancia de 500 metros por lo menos. ($ 8.00)

Art. 112. Todo buque ó embarcación del tráfico que se encuentre sin guardián ó sin la luz reglamentaria de que trata el artículo anterior será multado, y si este descuido persistiere durante tres días consecutivos, la autoridad marítima la considerará como abandonada y la removerá llevándola á paraje en que no estorbe al tráfico. Cuando uno de estos buques ó embarcaciones se fuere á pique dentro de los límites de la rada, bahía ó puerto, se concederá un plazo prudencial para que sus propietarios ó armadores lo saquen á flote, y si no lo hicieren, la autoridad marítima procederá en cada caso como fuere más conveniente, quedando el buque ó embarcación afectado por los gastos habidos. ($ 4.00)

Art. 113. En todo muelle particular debe haber uno ó más bombillos de contra - incendios para sofocar inmediatamente el fuego que pudiera declararse en el mismo muelle ó en las embarcaciones que estuvieren atracadas, como también para embarcarlo

con prontitud é ir en auxilio de alguna embarcación cercana en la que se hubiera notado algún principio de incendio. Si los muelles estuvieren ubicados en paraje donde haya servicio de aguas corrientes, deberán ser dotados por sus dueños, arrendatarios ó administradores, con mangueras de contra-incendio, en conexión con dichas aguas y en número y longitud suficiente para atender á cualquier punto de la superficie del muelle. Estas mangueras deben estar siempre prontas para funcionar.

La autoridad marítima ordenará la suspensión del tráfico en todo muelle ó embarcadero particular en que no se cumpla esta ordenanza.

Art. 114. Las embarcaciones de pesca tendrán cuidado de no fondear ni tender redes en las cercanías del canal de acceso, ni menos en éste ni tampoco en las zonas en que hubieren buques fondeados. Lo mismo se entenderá de cualquier otra clase de embarcaciones cuyos tripulantes ó pasajeros quisieren pescar. ($ 8.00)

Art. 115. Los esquifes de los clubs remeros, y cualquier otra clase de embarcaciones que hubieren de hacer ejercicios, los practicarán al Norte del dique de cintura saliendo y entrando por el fréu F. También podrán practicarlos por el Sur de dicho dique, manteniéndose dentro de la zona de sus espigones á no mayor distancia de 100 metros de aquel. ($ 4.00)

Art. 116. Ninguna embarcación de recreo, sea á remo, vela ú otra clase de propulsión, podrá fondear ni mantenerse parada fuera de los lugares que tengan señalados para su albergue. ($ 4.00)

Art. 117. Las embarcaciones de recreo podrán visitar á los buques surtos en la rada, bahía, ante-

puerto y dársenas procurando no interrumpir el tráfico.

Art. 118. Cuando entre las embarcaciones de recreo ú otras de cualquiera clase hubieren de concertarse regatas ó concurrir á fiestas náuticas, arreglarán los programas de acuerdo con la autoridad marítima, la cual se reserva el derecho de señalar las zonas en que aquéllas deban verificarse y de tomar todas las medidas de seguridad y policía que juzgue convenientes. En el mismo caso, cuando una ó varias embarcaciones de recreo hubieren de salir de los límites del antepuerto y bahía, deberán tener cubierta corrida, solicitar el permiso de la autoridad marítima y presentarle la nómina de los tripulantes y pasajeros que lleven. El permiso puede ser concedido ó negado según el tiempo que reine y las condiciones de la embarcación para la cual se solicite; en el primer caso estarán obligadas á llevar un patrón competente. ($ 20.00)

CAPÍTULO V

DEL USO DE BANDERAS Y SILBATOS

Artículo 119. Los buques de toda clase y procedencia, izarán sus colores nacionales desde que se acerquen á la rada y también la bandera Q hasta que fueren visitados por la Sanidad.

Art. 120. La bandera de la Nación del buque deberá izarse en la forma en que se acostumbre hacerlo en la marina de su país.

Art. 121. En los buques nacionales, la bandera de la República se izará siempre en los sitios de prefe-

rencia que aquí se establecen: pico del cangrejo de mesana en las fragatas, barcas, bergantines, goletas ó vapores que usen alguno de estos aparejos y lleven dicho pico de cangrejo guindado de firme; en el tope del palo mesana en los buques de tres palos y en el tope mayor en los de dos, cuando no lleven guindado un cangrejo firme en este palo; en los buques de vela ó de vapor que tengan un solo palo se izará al tope del mismo; además podrá izarse, sobre todo estando en puerto, en el sitio de honor que corresponde al centro del coronamiento de la popa, en un asta bien proporcionada que arranque del mismo.

Art. 122. Sobre la bandera Nacional no se usará otra clase de banderas ni distintivos, pero podrá izarse, junto con ella y á la misma altura cuando no hubiere otro palo, la bandera de la nación á que pertenezca algún ministro extranjero que estuviere á bordo, yendo á estribor la nacional. ($ 8.00)

Art. 123. Tanto los buques nacionales como los extranjeros podrán usar libremente las banderas que correspondan á los puertos de su matrícula, á sus compañías, empresas ó casas armadoras y también las de su nombre.

Art. 124. Los vapores que den servicios postales deberán arbolar el pabellón de la República al tope del palo de trinquete mientras estén en los puertos de la misma, para distinguirse de los vapores de carga ordinarios, ó también para indicar que hay á su bordo, en calidad de pasajeros, jefes militares ó autoridades diplomáticas de la Nación.

Art. 125. Siempre que un buque necesite secar ú orcar las banderas de sus códigos y las demás que usare, tendráse el mayor cuidado de no interpolar

entre ellas las banderas nacionales de ningún país en caso de que haya de izar aquellas, pues dichas banderas nacionales deben tenderse á bordo en forma horizontal y poco visible desde afuera. ($ 8.00)

Art. 126. Cuando los buques nacionales hubieren de engalanarse con banderas ú otros adornos por motivos particulares, solicitarán previamente el permiso de la autoridad, exponiendo el motivo de la fiesta. La autoridad marítima está facultada para conceder ó negar estos permisos, según la nobleza de la causa que los solicite. Cuando por motivos de duelo, por fallecimiento de personas de á bordo, de sus armadores ó de personas particulares, quisieren exteriorizarlo poniendo la bandera nacional á media driza ó asta, también solicitarán el permiso correspondiente, expresando la causa de la solicitud. Estos permisos se solicitarán verbalmente, siendo innecesarios en los días de duelo nacional ó en cualquier ocasión en que la bandera de la Comandancia de marina se arríe á media asta y los buques de toda clase quieran asociarse á tal demostración. Tampoco se necesita permiso para que los buques se engalanen en días de fiestas ó aniversarios patrios que tengan carácter oficial, y se recomienda á los capitanes y patrones de los buques y embarcaciones nacionales que practiquen esas patrióticas ceremonias; también se llevará cuenta de los buques extranjeros que se asocien á las mismas para enviar al día siguiente á un oficial con la comisión de dar las gracias á sus capitanes en nombre de la autoridad marítima. ($ 8.00)

Art. 127. Se prohibe en absoluto, á los buques nacionales ó extranjeros que estén dentro de los límites

de la rada, bahía y puerto, usen en ningún caso, en forma privada, cualquiera de las banderas del código Internacional que tengan una significación propia de dicha código; en consecuencia, las banderas B, L, P, Q, S, sólo podrán usarse aisladamente, de acuerdo con su estricto significado internacional; lo mismo deberá entenderse de los gallardetes C, D, y del I característico del código. ($ 8.00)

Art. 128. En la bandera de la República no se admitirán letras, símbolos ni contraseñas de ninguna clase; debe conservarse inalterable con arreglo al siguiente decreto legislativo: — « Montevideo, julio » 11 de 1830. — La Asamblea General Constituyente » y Legislativa del Estado, en sesión de hoy, ha san- » cionado el decreto que sigue:

» Artículo único. El Pabellón Nacional constará » de cuatro listas azules horizontales, en campo » blanco, distribuídas con igualdad en su extensión, » quedando en lo demás conforme á lo que establece el » decreto de 16 de diciembre de 1828.» El decreto de la referencia dice así: — «Canelones, diciembre 16 de » 1828. — La Honorable Asamblea General Consti- » tuyente y Legislativa del Estado, etc. — Artículo » único. — El Pabellón del Estado será blanco *con* » *nueve listas* de color azul celeste horizontales y al- » ternadas, dejando en el ángulo superior del lado » del asta un cuadrado blanco en el cual se colocará » un Sol. » — El largo de la bandera Nacional debe ser una y media veces su ancho.

Art. 129. La bandera Nacional *amorronada*, es decir, ligada en la parte media de su largo, podrá usarse como señal de pedir auxilio por los buques ó embarcaciones que carezcan de los medios para

hacer las señales que para este caso establece el código Internacional, las cuales según el artículo 31 son las siguientes, juntas ó separadas:

De día. — 1.° Disparos de cañón ú otra señal detonante á intervalos aproximados de un minuto.

2.° La señal de pedir auxilio, que es *N C*.

3.° La señal para grandes distancias, que consiste en una bandera cuadrada con una bola ó cuerpo que se le parezca, colocada encima ó debajo de la bandera.

4.° Un sonido continuado, producido por cualquier aparato para hacer señales fónicas.

De noche. — 1.° Disparos de cañón ú otra señal detonante á intervalos aproximados de un minuto.

2.° Una fogata á llamarada á bordo, como la producida por la combustión de un barril de alquitrán, aceite, etc.

3.° Cohetes ó detonaciones que hagan explosión en el aire y arrojen estrellas de luz de cualquier color ó forma, disparados uno á uno, á cortos intervalos.

4.° Un sonido continuado, producido por cualquier aparato para hacer señales fónicas.

Advertencia. — Cualquier capitán ó patrón de buque que haga, mande ó permita á persona que le esté subordinada hacer cualquiera de las señales expresadas, no siendo para pedir auxilio, quedará obligado á pagar una indemnización por el trabajo que se haya llevado á cabo, riesgo que se haya corrido ó pérdida que se haya experimentado á consecuencia de haberse creído que dicha señal se hacía pidiendo auxilio, y la citada indemnización, sin perjuicio de

serlo en otra forma, podrá ser cobrada de la misma manera que se cobra el derecho de salvamento.

Art. 130. Los silbatos, sirenas ú otros aparatos sonoros destinados á cualquier clase de buques ó embarcaciones, no podrán usarse á bordo de los mismos sino con estricta sujeción á lo que establece el código Internacional de señales al tratar en el reglamento para evitar los abordajes, las cuestiones relativas á las « señales fónicas para nieblas » y á las « señales fónicas para buques que se encuentran á la vista », y se recomienda á todos los señores jefes y oficiales de la armada Nacional y á todas las autoridades marítimas y á los señores oficiales subalternos, que ejerzan la mayor vigilancia sobre este punto, no tolerando la más leve infracción á este artículo, porque la experiencia ha demostrado que una gran parte de las colisiones y otros accidentes acaecidos en la navegación y en el tráfico portuario, se debe al uso irregular y anárquico de dichos aparatos. ($ 20.00)

Art. 131. Queda absolutamente prohibido usar los aparatos sonoros que se mencionan en el artículo anterior, ya sea para hacer manifestaciones de júbilo ó de cualquier otra índole extraña á las necesidades de la navegación. ($ 20.00)

Art. 132. Cuando un vapor del tráfico ó de cualquier clase quisiera llamar la atención de otro buque, lo hará con un sonido prolongado de su silbato, cuya duración no será menor de cuatro segundos ni mayor de seis; la regla fácil y práctica para no equivocarse consistirá en contar despacio los números desde el 1 hasta el 5. En ningún caso se darán sonidos cortos

para llamar la atención, pues éstos sólo se usarán para indicar á otro buque ó embarcación que se tenga á la vista la evolución que se va á hacer, dando uno cuando se vaya á caer sobre estribor, dos cuando se vaya á caer sobre babor y tres para expresar que la máquina funciona ciando á toda fuerza. ($ 20.00)

Art. 133. En concordancia con lo que se establece en el artículo 131 quedan prohibidas las pitadas que tenían por objeto llamar á los pasajeros, pedir visita, ó despedirse al salir; porque á más de ser innecesarias perjudican al buen servicio de la policía portuaria, y al tráfico cuando se da el caso de que tales pitadas suenen al mismo tiempo que las de un vapor que está indicando la evolución que va á hacer ó está haciendo en ese momento; también porque se confundirían con las de un vapor que pidiera auxilio en la forma que determina la señal 4.ª del artículo 129, y por último, porque siendo numerosa la población que vive á flote no es lícito perturbar el sueño de los que estuvieren descansando.

Art. 134. Dentro de los límites del antepuerto, bahía y dársenas, se prohibe en absoluto que los buques ó embarcaciones de cualquier clase que están anclados, atracados ó en marcha saluden con sus silbatos; además queda prohibido el uso de los aparatos sonoros llamados sirenas, dentro de los expresados límites, salvo el caso de pedir auxilio, haciendo la 4.ª señal que detalla el artículo 129. ($ 20.00)

Art. 135. Los capitanes ó patrones de los vapores del tráfico que infrinjan los artículos precedentes relativos á la reglamentación del uso de los silbatos serán multados, sin perjuicio de las responsabilidades legales en que incurran en los casos en que

la infracción haya causado accidentes ó averías. ($ 20.00)

Art. 136. Los capitanes ó patrones de los vapores nacionales ó extranjeros de la navegación fluvial ó marítima que se aparten de las disposiciones de los artículos precedentes al hacer uso de los silbatos de los buques de su mando, serán multados sin perjuicio de las demás responsabilidades legales en que hayan incurrido. ($ 20.00)

Art. 137. Los silbatos no podrán ser tocados sino por los capitanes, patrones ó personas de la tripulación, autorizadas é instruídas por ellos y en ningún caso permitirán que las personas particulares los hagan funcionar. ($ 12.00)

CAPÍTULO VI

DE LOS VAPORES REMOLCADORES DEL TRÁFICO

Artículo 138. Los vapores que se dediquen al servicio de remolcar, deberán reunir las mejores condiciones de potencia y resistencia en relación con la clase de buques ó embarcaciones que hayan de servir, debiendo además satisfacer ampliamente á lo que se ordena en los artículos 94 y 103.

Art. 139. Los cables metálicos, los de cáñamo, pita ú otra materia, que se destinen á los remolques, deberán ser de mena proporcionada á los esfuerzos que hagan en ese servicio y de la longitud máxima que ordinariamente se requiera en el mismo; se cuidará que dichos cables no tengan faltas, fallas, ni rozaduras en el conjunto de alambres ó filásticas que los

forman y en cuanto los capitanes ó patrones de los remolcadores noten alguna de aquellas deficiencias la remediarán si es posible hacerlo con éxito seguro, y de lo contrario excluirán el cable averiado.

Art. 140. Cuando se empleen cables de fierro ó de acero para remolcar por la popa, teniendo que navegar por la rada ó canal de acceso al antepuerto conduciendo buques ó embarcaciones de mucho porte, se ajustará á las gazas de los chicotes de dicho cables, ó por lo menos á una de ellas, un trozo de 10 á 20 metros de calabrote ó guindaleza de cáñamo ó pita y de mena 2 y $^{1}/_{2}$ veces mayor que la del cable metálico, á fin de que sus resistencias sean equivalentes; dicho trozo se afirmará en el remolcado ó en el remolcador ó en ambos cuando fueren dos, para que obren como elásticos, suavizando las sacudidas violentas del cable principal que, de otra manera, estaría expuesto á romperse, máxime en los casos en que hubiera marejada.

Art. 141. Todo vapor remolcador es responsable de las averías que cause por no haber maniobrado con pericia ó por infringir las ordenanzas de este Reglamento, en cuyo caso cargará con el importe de aquellas y con el de las multas correspondientes.

Art. 142. No se permitirá que ningún vapor del tráfico, dé remolques sino dentro de la zona ó zonas que correspondan á su placa de registro, debiendo además estar bien preparado y equipado de exprofeso para ese objeto, y si un vapor de los que su placa de registro autoriza para el tráfico general necesitare ó tuviere ocasión de prestar sus servicios fuera de la rada, presentará su armador, capitán ó patrón, la solicitud correspondiente ante la autoridad marí-

tima, estándose á lo que ella resuelva, según el porte y condiciones del vapor de que se trate; en caso afirmativo deberá ir equipado con botes ó balsas salvavidas de capacidad suficiente para albergar á toda su tripulación si sobreviniere un siniestro; esto mismo se exigirá á los vapores de pesca que operen fuera de la rada. ($ 12.00)

Art. 143. En el remolque directo de lanchas ú otras embarcaciones de carga que haya que conducir por la rada, no se permitirá que un solo vapor remolcador lleve más de tres, en tiempos normales de bonanza, reduciendo ese número prudencialmente, cuando reinen vientos frescos, hasta una sola embarcación si fueren atemporalados. ($ 12.00)

Art. 144. Cuando las casas carboneras ó lancheras tuvieran algunas de sus embarcaciones de carga operando á los costados de los vapores ó veleros transatlánticos surtos en la rada, y sobreviniere mal tiempo ó vientos fuertes que impidan el trabajo, haciéndose necesario el retiro de tales embarcaciones, dichas casas están obligadas á hacerlo con la mayor premura y rapidez posibles, máxime si fuere de noche, para lo cual se valdrán de remolcadores potentes, uno por lancha, que puedan traerlas al puerto y á la gente que las tripule, con toda seguridad. ($ 40.00)

Art. 145. En los casos del artículo anterior deben reforzarse los cables de las embarcaciones que se traigan á remolque, pues ninguna debe ser abandonada teniendo personas á su bordo, aunque tenga anclas para fondear, y si esto sucediere, la casa armadora del vapor remolcador será responsable por

los accidentes y desgracias personales que llegaren á ocurrir en la embarcación desamparada.

Art. 146. Los vapores remolcadores, usarán cuando navegan, las luces que previenen los artículos 2.° y 3.° del reglamento Internacional; pero si dentro de los límites de la rada llevaren á remolque más de un buque ó embarcación, deben indicarlo exhibiendo á más de la luz blanca del tope, otras dos de igual color y sistema, colocadas en la misma línea vertical de aquellas, por arriba ó por abajo, con separación no menor de un metro, sin que importe — á los efectos de este artículo — la mayor ó menor longitud del cable de remolque, ni que la distancia entre la popa del remolcador y la del último remolcado no exceda de los 183 metros de que habla el reglamento de la referencia. Cuando los vapores del tráfico transporten pasajeros durante la noche, deberán tener á más de las luces reglamentarias, un buen alumbrado eléctrico para facilitar su embarco y desembarco con la mayor seguridad.

Art. 147. La autoridad marítima podrá disponer de todo vapor del tráfico que necesite para prestar auxilio ó desempeñar una comisión urgente, asistiendo á sus armadores el derecho de ser remunerados en forma equitativa.

CAPÍTULO VII

DE LAS LUCES REGLAMENTARIAS

Artículo 148. De acuerdo con lo establecido en el código Internacional, en su artículo 11, los buques cuya eslora sea inferior á metros 45.70, cuando estén

fondeados, izarán en la proa, donde se pueda ver mejor y á una altura que no exceda de metros 6.10 sobre las bordas, un farol colocado en tal forma que deje ver una luz blanca, clara, uniforme y no interrumpida en todas direcciones. La intensidad de esta luz, será la necesaria para que alcance una milla por lo menos. ($ 8.00)

Art. 149. Los buques fondeados cuya eslora sea ó exceda de metros 45.70, izarán la luz prevenida en el artículo anterior, pero á una altura sobre la borda que no baje de metros 9.10 ni exceda de 12.20. Izarán, además, en la popa ó cerca de ella, una luz semejante á la anterior, que no quede más de metros 4.57 por debajo de la luz de proa. ($ 8.00)

Art. 150. Los buques que estén varados en un canal ó en sus proximidades, izarán además de la luz ó luces de que se ha hecho mención, dos luces rojas, en el sitio en que puedan verse mejor, y si fuere de vapor en el señalado para la luz blanca de tope, colocada en la misma vertical y á una distancia entre sí de metros 1.83. El alcance de estas luces será de dos millas cuando menos. ($ 12.00)

Art. 151. Los buques que estuvieren en movimiento usarán las luces que prescribe el código Internacional y el artículo 146 de este reglamento. ($ 12.00)

Art. 152. En el mismo caso, los pequeños vapores ó lanchas automóviles, cuya eslora no exceda de diez metros, usarán á proa, colocado en un asta ó sobre el borde de la caseta, un farol á tres colores que dé luz blanca en un ángulo de dos cuartas ó 22 grados á cada banda de la proa iluminando al mismo tiempo, con luz verde por estribor y roja por babor, hasta dos cuartas más á popa del través, seguidamente á la

luz blanca y sin que haya interrupción ó sector oscuro entre ésta y las de color. Este farol irá á la altura conveniente para que satisfaga á su objeto, bastando que sea de 2 á 3 metros sobre la flotación, siempre que domine 10 cuartas á cada banda de la proa. ($ 4.00)

Art. 153. Los buques de menos de 20 toneladas cuando naveguen á vela ó remo tendrán siempre listo y á mano un farol con una luz encendida que tenga cristal rojo en un lado y verde en el otro. Lo enseñarán siempre al acercarse ó cuando se les acerque otro buque con tiempo suficiente para prevenir un abordaje, de tal modo que la luz verde no se vea desde fuera por babor, ni la roja por estribor. ($ 4.00)

Art. 154. Las embarcaciones menores, cuando naveguen á vela ó remo, tendrán un farol de luz blanca que mostrarán al ser necesario para evitar un abordaje. ($ 4.00)

Art. 155. Todo buque ó embarcación que navegue á remolque llevará las mismas luces que le corresponden al navegar suelto, menos la blanca del tope, aunque el remolcado sea un vapor.

Los vapores y embarcaciones dedicados al servicio de los prácticos ó al ejercicio de la pesca, usarán invariablemente las luces que ordena el código Internacional y lo mismo debe entenderse de todo caso que no esté incluído en los artículos especiales del presente reglamento. ($ 4.00)

CAPÍTULO VIII

DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS

Artículo 156. Todo vapor de ultramar ó de los ríos, que traiga pasajeros para los puertos de la República, ó los embarque en ellos con destino á otros puertos nacionales ó extranjeros, deberá reunir las condiciones de comodidad, seguridad é higiene, que se requieren para el transporte de personas, debiendo tener los alojamientos correspondientes para las mismas, según la categoría de sus boletos de pasajes, y en ningún caso se permitirán que vengan hacinados sobre las cubiertas, aunque se trate de inmigrantes, ni tampoco que persona alguna embarque como pasajero en tales condiciones, pues todos deberán tener albergue en las instalaciones construídas de exprofeso para ese objeto. Este artículo se refiere en su ordenanza á los buques de toda bandera, sin que admita excepciones de ninguna clase. ($ 100.00)

Art. 157. Los buques debidamente equipados y arreglados para el transporte de pasajeros no podrán llegar á los puertos de la República con mayor número del que corresponda á su capacidad certificada con arreglo á las leyes de su bandera, rigiendo el mismo precepto para cuando embarquen pasajeros en los puertos nacionales, en cuyo caso no podrán tomar sino el número justo que corresponda á la capacidad que tengan disponible. ($ 100.00)

Art. 158. Todo buque que se dedique al transporte de pasajeros, llevará á su bordo, colgados en pescantes ó dispuestos en tal forma que no se tarde más

de tres minutos en arriarlos al agua, un número de botes salvavidas que esté en razonada proporción con el máximum de pasajeros que corresponda á su capacidad. Además, llevarán en los alojamientos un salvavidas de cintura para cada pasajero ó tripulante; y en las barandillas del puente de mando, castillo y toldilla de popa, varios salvavidas de anillo ó herradura, dispuestos de manera que puedan ser arrojados fácilmente en auxilio de alguna persona que caiga al agua. ($ 100.00)

Art. 159. Los vapores en general, y muy especialmente los que se dediquen al transporte de pasajeros, deberán estar dotados con bombas de doble acción y una completa red de tubería para llevar ó extraer el agua en todos y cada uno de sus compartimentos, teniendo además las mangueras de contraincendio necesarias para este servicio, las cuales deberán conservarse en buen estado, debiendo soportar, sin romperse, una presión de 100 libras por pulgada cuadrada ó sean 8 kilogramos por centímetro cuadrado. Los vapores de pasajeros llevarán también aparatos « mata - fuegos », portátiles, colocados á la mano en las galerías ó pasillos de comunicación, entre las cámaras, salones y demás repartos del buque; en los pañoles y despensas, y en los demás sitios donde fueren convenientes para sofocar rápidamente cualquier principio de incendio. Estos extinguidores de fuego ó apagadores químicos, deberán descargarse una vez por año y cargarse nuevamente con la misma composición, salvo aquellos en que se tenga la seguridad de que su carga líquida permanece inalterable. ($ 100.00)

Art. 160. Todo vapor que se dedique al transporte

de pasajeros, debe estar dotado con número suficiente de baldes y hachas de mano para el servicio de contra - incendio. Los baldes deberán estar siempre llenos de agua y al alcance rápido de la tripulación. ($ 20.00)

Art. 161. Los vapores que, dedicándose al transporte de pasajeros, lleven carga en sus bodegas, comunicarán éstas y los diversos pañoles que haya debajo de las cubiertas, con las calderas del buque, mediante una tubería resistente de no menos de 35 milímetros de diámetro, para poder inundar con vapor cualquier compartimento en que se haya declarado un principio de incendio. Se exceptúan los vapores fluviales, los costaneros y los del tráfico.

Art. 162. Los vapores de pasajeros cuando carguen en cubierta materias de fácil combustión, las cubrirán totalmente con buenas lonas ó telas enceradas. El pasto seco, el algodón y el cáñamo no deben recibirse sino en fardos prensados.

Art. 163. Los vapores de los ríos que se dediquen al transporte de pasajeros serán inspeccionados anualmente en el mes de setiembre por los inspectores marítimos, el inspector mecánico y el maestro de ribera de la Comandancia de marina y Capitanía general de puertos, quienes informarán detalladamente á la misma sobre el estado del casco, máquinas, calderas é instalaciones para los pasajeros, y además sobre las deficiencias que encontraren en lo que se establece en los artículos precedentes de este reglamento, haciendo constar al mismo tiempo el estado en que se hallaren los botes, baldes, bombas, cañerías, mangueras y demás equipos que deben tener para la se-

guridad general del buque, el servicio de contra - incendio y salvamento de los pasajeros.

Art. 164. La autoridad marítima, asesorada por los informes de los inspectores antedichos, fijará el máximo número de pasajeros que cada vapor pueda traer para los puertos de la República ó embarcar en los mismos si reune las condiciones debidas, pues de lo contrario no se le permitirá que se dedique á ese servicio.

Art. 165. Cuando se trate de viajes ó excursiones cortas, que no pasen de cinco horas de duración, los vapores fluviales ó costaneros podrán llevar á más del número reglamentario de pasajeros que corresponda á su capacidad, un excedente igual á la tercera parte de aquel número, siempre que haya espacio para ellos en las cubiertas, salones y toldillas, sin que peligre la estabilidad del buque.

Art. 166. Los vapores de ultramar que se dediquen al transporte de pasajeros y hagan escala en este puerto de Montevideo ó en otro de la República, para embarcarlos ó desembarcarlos, serán inspeccionados anualmente si fueren paquetes postales de las compañías de navegación cuyas líneas den un servicio regular con itinerario fijo; pero si fueran vapores de carga de los que accidentalmente suelen embarcar pasajeros de 3.ª clase ó emigrantes en los puertos europeos, serán inspeccionados cada vez que lleguen á los puertos de la República, procediendo de ultramar, para ver si están en las condiciones que se requiere, según lo que les atañe en los artículos anteriores.

Art. 167. En ningún vapor que se dedique al transporte de pasajeros se permitirá el embarque de pól-

vora común, ni de las pólvoras químicas conocidas con los nombres particulares de dinamita, melenita, tonita, etc., ni tampoco algodón pólvora, gelatina explosiva, fulminantes de plata ó mercurio, y, en general, ninguna sustancia explosiva ó que pueda explotar por inflamación, choques ó aumento de temperatura.

Art. 168. Cumple á los señores inspectores marítimos el ejercer una vigilancia severa y constante para que se observen las ordenanzas relativas al embarco, transporte y desembarco de pasajeros, dando cuenta al superior de todo defecto que encontraren en los buques, y de cualquier abuso que se cometa en los mismos, siempre que entrañe una infracción á las presentes disposiciones. También vigilarán la exactitud en las horas del despacho de los vapores fluviales que lleven pasajeros ó correspondencia, los cuales deberán salir para su destino en seguida de ser despachados, salvo los casos en que hayan solicitado y obtenido de la autoridad marítima el permiso necesario para prolongar su estadía.

CAPÍTULO IX

DE LOS INCENDIOS

Artículo 169. Cuando en cualquier buque surto en la rada, bahía ó antepuerto, se declare un principio de incendio que no se haya podido sofocar inmediatamente con los recursos de á bordo, izará la señal N M del código Internacional, si la luz del día puede hacerla visible; ó la señal de gran distancia para

pedir auxilio, que consiste en una bandera cuadra con una bola, balde ó cosa parecida encima ó debajo de ella. Si fuere de noche, hará juntas ó separadas ó aisladamente, cualquiera de las cuatro señales del mismo código que sirven para pedir auxilio y que ya se han detallado en este reglamento, como puede verse en el capítulo V, artículo 129.

Art. 170. Si el buque en que ocurra el fuego estuviere fondeado en las dársenas ó atracado á los muelles ó muros de ribera de las mismas, hará repicar todas sus campanas en sucesión rápida de sonidos, durante largos intervalos separados por cuatro ó seis segundos de interrupción; además, si fuere de noche, deberá hacer la señal número 3, para pedir auxilio, que consiste en varias bombas ó cohetes de lágrimas ó estrellas de cualquier forma ó color, disparados ó quemados uno á uno y á cortos intervalos, pudiendo hacer también, tanto de día como de noche, la señal número 4, para pedir auxilio, ó sea un sonido continuo con cualquiera de los aparatos usados en tiempo de niebla, debiendo preferirse el silbato de vapor si éste pudiere funcionar.

Art. 171. En los casos á que se contraen los dos artículos anteriores, la autoridad marítima con su personal y elementos, tomará todas las providencias necesarias para aislar y extinguir el fuego, asumiendo la dirección suprema de las maniobras en caso de que concurran á prestar auxilio otros elementos oficiales ó particulares.

Art. 172. Siempre que el fuego tome incremento á bordo de un buque que se encuentre dentro de las dársenas, antepuerto, bahía ó rada, se atenderá en primer término, á sacarlo, á fuerza de remolques,

fuera de aquellos lugares, llevándolo á que vare en sitio en que no ofrezca peligro para la navegación, ni sirva de escollo para el tráfico, aunque se queme hasta la línea de agua.

Art. 173. Para cumplimiento del artículo anterior la autoridad marítima está facultada para remover inmediatamente á los buques que por estar inmediatos á aquel en que se haya declarado fuego, convenga mudarlos de sitio para aislarlos y para facilitar los trabajos y maniobras que hayan de practicarse en el buque donde se hubiere declarado el fuego.

Art. 174. Todo daño ó avería que resulte á consecuencia de los trabajos y maniobras que se practiquen para extinguir el fuego, aislar el buque que lo tenga, remover á los inmediatos, extraer la carga del buque incendiado ó inundar sus bodegas con agua ó con vapor, según convenga, se imputará á causas de fuerza mayor, que no pueden ser controladas por la voluntad humana. Lo mismo debe entenderse de las anclas, cadenas ó cables que se pierdan y de las amarras que se piquen cuando fuere necesario para facilitar el alejamiento ó aislamiento del buque que tuviere fuego á su bordo, sin que esta ordenanza se oponga al esclarecimiento del accidente en sus causas originarias, ni al del proceso de los trabajos y maniobras que hayan tenido por consecuencia, ni tampoco á las acciones legales que correspondan en todas y cada una de las fases del siniestro, bien sea en relación con el buque que haya soportado el incendio ó con los que hayan sido damnificados por causa ó derivación de los efectos del fuego.

CAPÍTULO X

DE LOS PILOTOS PRÁCTICOS

Artículo 175. Los pilotos prácticos del puerto de Montevideo y los del río de la Plata y del río Uruguay, que estuvieren patentados y matriculados en esta Comandancia de marina y Capitanía general de puertos, se regirán por los reglamentos y tarifas aprobadas oficialmente.

Art. 176. Los prácticos del puerto y los demás de la matrícula nacional, están obligados á dar cuenta á la autoridad marítima de toda novedad ó alteración que notaren en los balizamientos y en las luces de las boyas luminosas y de los faros firmes ó flotantes lo mismo que de cualquier accidente que ocurra en los buques que pilotean ó en otro que tengan á la vista y comunique. ($ 12.00)

Art. 177. Cuando el práctico se hace cargo de pilotear á un buque, le corresponde la dirección del mismo en cuanto á la navegación que se ha convenido, sin perjuicio de las responsabilidades legales del capitán. Si hubiera desinteligencias entre el práctico y el capitán dará cuenta á la autoridad marítima del puerto, manifestando las causas que las hayan producido.

Art. 178. En todos los casos de accidentes marítimos que puedan ser imputados á mala dirección del buque, la Capitanía ante la cual se formula la protesta instruirá una información sumaria tendiente á esclarecer los hechos y la actitud del práctico en las circunstancias en que se trate. Si resultare compro-

bada culpabilidad de su parte, por intención, impericia ó negligencia, será separado del personal de prácticos y se le retirará su patente, sin perjuicio de las acciones civiles y criminales que correspondan. En caso de varaduras por imprudencia será multado ó suspendido temporalmente según la gravedad del accidente. ($ 20.00)

Art. 179. Para juzgar los hechos á que se refiere el artículo precedente, se formará un tribunal presidido por el capitán general de puertos, teniendo como vocales al práctico mayor y tres oficiales de la armada. Su fallo será inapelable.

Art. 180. La autoridad marítima está facultada para multar ó suspender temporalmente, como medida disciplinaria, á todo piloto ó práctico que cometa faltas en el ejercicio del pilotaje ó que no cumpla estrictamente las órdenes ó instrucciones que, por intermedio del práctico mayor, ó del funcionario que haga sus veces, reciba de dicha autoridad. Las multas empezarán por veinte pesos y se duplicarán á cuarenta en la primer reincidencia y ochenta en la segunda; pero si llegare á producirse una tercera falta, se impone la suspensión temporal de uno á tres meses, según su gravedad; y si una vez repuesto en el ejercicio de su profesión volviere á reincidir en faltas que reclamen correctivo, se formará el tribunal de que habla el artículo 179, para juzgarlo en consejo de disciplina y resolver lo que corresponda, decretando una nueva suspensión ó la radical separación, según lo que resulte de las conclusiones y votos de la mayoría.

Art. 181. Queda establecida de una manera general, que sólo podrán ejercer las funciones de prácticos

las personas que posean el título que acredite su capacidad profesional, expedido por la Capitanía general de puertos, debiendo ser mayores de edad, ciudadanos naturales ó legales, no tener defecto físico que amengüe la eficiencia de sus funciones, especialmente en lo que se relaciona con la visión, conocer el idioma nacional y estar encuadrado en todos los requisitos establecidos en los reglamentos de la materia.

CAPÍTULO XI

ORDENANZAS PARA CASOS EXTRAORDINARIOS

Artículo 182. Entran en la categoría de casos extraordinarios, todos aquellos accidentes producidos por causa de fuerza mayor, ajenos á la voluntad y poder de los hombres, que no puedan ser controlados ni dominados con los recursos de que se disponga á bordo de los buques, y también los conflictos internacionales ó las perturbaciones del orden interno en lo que afecte á la policía marítima.

Art. 183. Cuando ocurra algún caso que por su naturaleza no estuviere previsto en este reglamento, se estará á lo que ordene la autoridad marítima, la cual atenderá en primer término al cuidado de las personas, y en segundo á favorecer la seguridad de los buques é intereses que contengan.

Art. 184. La autoridad marítima está plenamente facultada para suspender el tráfico marítimo en los casos siguientes:

A) Cuando reinen furiosos temporales, densas nieblas ó cerrazones lluviosas.

B) Cuando por razón de guerra exterior ó conmociones civiles internas, lo decrete el gobierno de la República.

C) Cuando por alguna causa extraordinaria, como ser: maremotos, temblores de tierra, grandes inundaciones, derrumbes ó hundimientos de las obras de abrigo del puerto ú otro fenómeno anormal, puedan surgir peligros para la navegación, haciéndose necesario el reconocerlos.

Art. 185. La suspensión del tráfico marítimo, puede ser general, comprendiendo la rada, bahía, antepuerto y dársenas; ó parcial, comprendiendo tan sólo la rada, que será el caso más frecuente.

Art. 186. La suspensión del tráfico en la rada, se indicará de día, izando en el semáforo de la escollera del Este, *un cilindro negro,* de un metro de base, por otro de altura, que lucirá como un cuadrado. De noche, se indicará con dos luces horizontales, á dos metros de distancia entre sí, siendo verde la del Este y roja la del Oeste.

Art. 187. La suspensión general del tráfico se indicará con las mismas señales diurnas y nocturnas, exhibiéndolas á un tiempo en el semáforo de la escollera del Este y en el del muelle A.

Art. 188. La cesación del tráfico por causa de reinar nieblas ó cerrazones lluviosas muy densas, se impone por sí misma mientras duren estos fenómenos, y tanto los buques fondeados como los que estuvieren en movimiento, harán las señales fónicas que establece el artículo 15 del reglamento Internacional, bien entendido que los que estando en marcha fueren sorprendidos por tales accidentes atmosfé-

ricos, la reducirán todo lo más posible hasta considerarse en paraje oportuno para anclar, debiendo hacerlo sin pérdida de tiempo, esperando así á que despeje lo suficiente para volver á navegar sin peligro, esto es, cuando la visibilidad de los objetos se haga práctica á 300 metros de distancia, cuando menos.

Art. 189. La suspensión del tráfico en la rada ordena, que no salga fuera de las escolleras ningún vapor ni embarcación del tráfico y que los que estuvieren en ella procuren entrar al puerto sin pérdida de tiempo. ($ 20.00)

Art. 190. La suspensión general del tráfico ordena, que todos los vapores y embarcaciones del mismo suspendan sus operaciones, y busquen abrigo en las dársenas, puerto interior ó al Norte del dique de cintura ó en el paraje en que lo encuentren con más facilidad. En este caso ningún buque nacional ni extranjero podrá salir de las dársenas para el antepuerto, ni de éste para la rada; sólo se permitirá la salida de vapores equipados expresamente para salvamentos, previo aviso á la autoridad marítima, la cual se reserva el derecho de negar la salida á todo vapor que no reuna las condiciones excepcionales de fuerza, resistencia, seguridad y dimensiones, que se requieren para hacerse á la mar en tales circunstancias.

Art. 191. Cuando se trate de vapores que lleven pasajeros, — cualesquiera que sea la clase y bandera de aquellos, — ó de buques de poco calado y mucho paramento, y en general de toda clase de naves mercantiles, la autoridad marítima está facultada para ordenarles que aplacen la salida en casos de fuertes

vientos, nieblas ó cerrazones lluviosas, hasta que cesando la intensidad de tales fenómenos quede el antepuerto fácilmente navegable, sin que haya riesgo de colisión con los buques que estuvieren fondeados. ($ 100.00)

Art. 192. Cuando por razones de orden administrativo se esté practicando alguna diligencia ó inspección judicial, aduanera, pericial ó policial, á bordo de algún buque, éste no podrá salir hasta que tal inspección ó diligencia estuviere terminada. Tampoco podrá salir fuera del paraje en que se encuentra surto, ó del que le designe la autoridad marítima, ningún buque sobre el cual pese interdicción judicial, ó cuyo capitán, armador ó agente, no haya abonado las multas en que incurriera dicho buque por infracciones al presente reglamento, al Sanitario ó Aduanero. ($ 100.00)

Art. 193. Si estando un buque despachado y sobre la marcha, pero sin haber salido de los límites de la rada, surgiere alguna causa, motivo ó razón poderosa para detenerlo, deberá obedecer la indicación de las señales que se le hagan con tal objeto, parando sus máquinas y anclando si llegare á ser necesario. ($ 100.00)

CAPÍTULO XII

DE LOS BUQUES DE GUERRA

Artículo 194. Los buques de guerra, así extranjeros como nacionales, gozarán de los privilegios y exenciones que por su índole le corresponden, pero deberán cumplir, en la parte que les atañe, las disposiciones de este reglamento y las de policía sanitaria.

Art. 195. Los buques de guerra podrán fondear libremente en la rada, pero si hubieren de quedar dentro de las obras de abrigo del puerto ó antepuerto fondearán ó amarrarán en el paraje que les indique la autoridad marítima, asistidos por el práctico que la misma designará al efecto, el cual se atendrá á las instrucciones que reciba del práctico mayor para que la nave de guerra quede alejada lo más posible de las zonas del tráfico marítimo comercial y de los fondeaderos de las naves mercantes.

Art. 196. Cuando los buques de guerra, tanto nacionales como extranjeros, hubieren de hacer salvas ó saludos con sus cañones, lo efectuarán por afuera de la bahía y del antepuerto, á no menor distancia de 500 metros de todo buque mercante.

Art. 197. En casos extraordinarios de fiestas patrias ó grandes ceremonias de cortesía internacional, la autoridad marítima podrá permitir que dichas salvas ó saludos se practiquen dentro de las obras de abrigo del puerto, previa inspección del lugar que ocupen las naves que hayan de hacerlas, y exigiendo á sus comandantes que el calibre de los cañones que se empleen no exceda de 47 milímetros.

CAPÍTULO XIII

DE LAS MULTAS

Artículo 198. Las infracciones al presente reglamento serán multadas por la autoridad marítima, teniendo en cuenta todas las circunstancias que hayan concurrido á la comisión de las faltas, la natu-

raleza y grado de importancia de las mismas, y muy especialmente los casos de reincidencia.

Art. 199. El monto de las multas será el que se expresa al final de los artículos que sean susceptibles de infracción, y se pagarán en moneda efectiva, dentro de las 24 horas hábiles siguientes á la notificación, so pena de aplicar á los infractores la prisión equivalente de acuerdo con el código Civil.

El importe de la multa, se abonará en la Capitanía del puerto antes que ningún otro reclamo; pero si la multa fuere protestada, su importe se conservará en depósito hasta que el superior resuelva, bien entendido que no se dará curso á ninguna protesta que no venga acompañada del importe que corresponda á la multa respectiva.

El importe de las multas, será remitido mensualmente á la dirección general de Instrucción Pública, dando así cumplimiento á lo dispuesto en el inciso 8.° del artículo 44 de la ley sobre tesoro de Instrucción Pública, promulgada el 30 de agosto de 1893.

Art. 200. Todo vapor ó embarcación del tráfico que habiendo sido multado no abone el importe de la multa que se le haya impuesto, cesará en el servicio activo hasta tanto que cumpla con la orden notificada.

Art. 201. Los buques mercantes, de toda clase y bandera, que sean multados, quedarán sujetos á lo que establece el artículo 192, mientras no se abone el importe de la multa en la forma ya expresada.

Art. 202. Cuando sucediera que un mismo patrón ó capitán de buque, haya sido multado hasta por tercera vez á causa de infringir los artículos esen-

ciales de este reglamento en la parte concerniente á las reglas de rumbo, gobierno y velocidades para navegar por el canal de acceso al antepuerto, por el antepuerto, dársenas y bahía, habrá de considerársele como desobediente, contumaz é insubordinado incorregible; y en consecuencia, si llegare á cometer una cuarta infracción, no se le multará, sino que, declarándolo inhábil para el ejercicio de tal cargo, no podrá mandar ningún buque nacional ni del tráfico, ni tampoco será admitido en los puertos de la República ningún buque extranjero que venga á su mando, lo cual se hará saber inmediatamente al infractor y á quienes corresponda.

Art. 203. La inhabilitación á que se contrae el artículo anterior, no podrá ser revocada ni levantada hasta después de haber pasado dos años.

CAPÍTULO XIV

REGLAS PARA DETERMINAR LAS VELOCIDADES DE LOS BUQUES

Instrucciones. — Todo capitán ó patrón de un buque de vapor, debe saber aproximadamente el andar ó marcha que lleva el que manda, según el número de revoluciones de la hélice ó ruedas, el estado del mar y la fuerza del viento, pero á fin de facilitar los medios prácticos para que pueda cumplir con los artículos de este reglamento, que tratan de las velocidades que deben usarse en el canal de acceso al antepuerto, en éste, en la bahía y en las dársenas, se dan

las reglas que siguen, para que se cercioren de la velocidad á que van navegando.

A) Cada par de boyas luminosas del canal de acceso al antepuerto, dista 700 metros del siguiente, habiendo la misma distancia de los morros iluminados de las escolleras al primer par; en consecuencia, dividiendo los 700 metros por el número de segundos que se hayan empleado en recorrerlos, resultará la velocidad expresada en metros por segundo, y el duplo de estos metros será el andar, en millas por hora, con insignificante diferencia. *Ejemplo:* un vapor ha tardado dos minutos y 55 segundos ó sean 175 segundos en pasar de un par de boyas al que le sigue; la división de 700 metros por 175, da cuatro de cociente, que son los metros que ha ido caminando por segundo y el duplo de 4 indica que ese andar corresponde al de ocho millas por hora, que es el máximo reglamentario para navegar el canal, cuya longitud de 2100 metros estará recorrida en ocho minutos y 45 segundos ó 9 minutos en números redondos. Si se reduce la marcha á 3 metros por segundo ó sean 6 millas por hora, que es la ordenanza para entrar y navegar en el antepuerto y bahía, se emplearán 3 minutos 53 segundos de par á par de boyas y 11 minutos 40 segundos en toda la extensión del canal.

B) La distancia de la boca del antepuerto al fréu A, entre el muelle y espigón de la misma letra, es de 1700 á 1800 metros cuando hay que hacer alguna curvatura ó desvío; y siendo el andar reglamentario de 3 metros por segundo ó seis

millas por hora, como máximum, deben emplearse en recorrerla de 9 á 10 minutos, y el buque que lo hiciera en menos de 9 se denuncia á sí mismo como infractor al reglamento.

La distancia que media entre dicho fréu y la cabeza Norte de la escollera Oeste, pasando á 100 metros de la misma, es de 1900 metros, siguiendo la ruta balizada, por lo tanto deben emplearse no menos de 10 minutos 33 segundos para navegarla correctamente.

C) La distancia del espigón A al B y viceversa, *no debe recorrerse en menos de 5 minutos,* pues siendo de 625 metros, y la velocidad máxima, reglamentaria, de 2 por segundo, á razón de 4 millas por hora, dentro de las dársenas, le corresponderían 5 minutos y 12 segundos.

D) Dividiendo el número de metros de la eslora del buque por el de segundos que emplea en rebasar un objeto fijo, como una boya, un pedazo de madera que haya tirado al agua por avante de la proa, la chimenea ó palo de un buque fondeado, cerca del cual se pasa ó por cualquier otro punto que pueda servir de comparación tanto para el que está á bordo como para quien observa desde tierra, siempre que el buque le pase á corta distancia y le presente de lleno uno de sus costados, se obtiene el número de metros de andar, por segundo y con su duplo el de millas por hora.

Art. 204. Los señores oficiales de servicio, se guiarán por las reglas ó instrucciones precedentes, teniéndolas muy en cuenta para saber si los capitanes ó patrones cumplen ó no con lo que se establece en este

reglamento, al tratar de las máximas velocidades tolerables, que son las siguientes:

En el canal de acceso	4	metros	×	s.	8	millas	×	h.
En el antepuerto...	3	»	×	s.	6	»	×	h.
En la bahía.........	3	»	×	s.	6	»	×	h.
En las dársenas....	2	»	×	s.	4	»	×	h.

Si notaren que un buque, cualquiera que sea su clase, va navegando con $^1/_2$ metro más de la velocidad reglamentaria correspondiente, lo harán constar en los libros respectivos, haciéndolo saber al superior de quien dependan, para que éste á su vez y sin pérdida de tiempo, lo comunique al señor capitán del puerto, estándose á lo que él resuelva.

Reglamento de Sanidad marítima

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES PRELIMINARES

Artículo 1.° Las medidas de profilaxia consignadas en este Reglamento, tienen por objeto preservar el territorio de la República de la invasión de enfermedades exóticas é infecto - contagiosas comunes, que puedan ser importadas por la vía marítima.

Art. 2.° Se consideran enfermedades exóticas: EL CÓLERA INDIANO, LA FIEBRE AMARILLA, EL BERI - BERI, LA PESTE BUBÓNICA y las que en lo sucesivo merezcan esta clasificación; é infecto - contagiosas comunes, trasmisibles é importables y capaces por lo tanto de comprometer la salud pública: el tifus petequial, la viruela, la escarlatina, la difteria y el sarampión.

Art. 3.° La defensa sanitaria de la República por la vía marítima reposa en la aplicación severa de las disposiciones establecidas en este Reglamento y ellas se referirán tanto á los puertos, á los pasajeros y á los buques, como á éstos ó aquéllos, según las circunstancias.

Art. 4.° El puerto de Montevideo es el único habilitado para aplicar el tratamiento sanitario á los buques procedentes del exterior, salvo los casos previstos por el artículo 86, y ninguno podrá seguir viaje para cualquier otro puerto de la República sin antes someterse al tratamiento sanitario que corresponda.

Art. 5.° En ningún caso se rechazarán buques in-

fectados que hagan escala en el puerto de Montevideo ó que terminen su viaje en él.

CAPÍTULO II

DE LAS PATENTES DE SANIDAD

Artículo 6.° Los capitanes de los buques procedentes de puertos extranjeros, están obligados á presentar al médico de visita ó al ayudante de la inspección de Sanidad marítima, según los casos, la patente de sanidad del puerto de partida y de los de escala, visada por los respectivos cónsules Uruguayos y además la que éstos les expidan.

Art. 7.° Se exceptúa de la visación y patente consular á los buques que lleguen al puerto por arribada forzosa, debiendo en este caso, exhibir las patentes de sanidad de los puertos de donde procedan.

Art. 8.° Las patentes se dividen en limpias y sucias. Las primeras son las que expresan la ausencia de enfermedades exóticas en el puerto de partida y en los de escala, y las segundas las que consignan casos aislados ó estados epidémicos de las referidas afecciones en los puertos indicados.

Art. 9.° Se consideran igualmente sucias, las patentes que denuncien la llegada á puertos indemnes de buques infectados contra los cuales las autoridades locales no hayan adoptado medidas de precaución.

Art. 10. Las visaciones consulares deben consignar, no solamente el estado sanitario de los puertos, sino también el número de casos y defunciones

de enfermedades exóticas que en aquéllos se produzcan, aun cuando la patente dada por la autoridad local nada diga al respecto. Las mismas referencias se deben expresar en la patente consular.

La visación puesta al reverso de la patente debe extenderse acompañada del sello del Consulado.

Art. 11. Cuando en alguno de los puertos de partida ó de escala no exista cónsul Uruguayo, la patente expedida por la autoridad sanitaria, debe ser visada por cualquier otro cónsul, á fin de que tenga validez.

Art. 12. Los buques que zarpen de los puertos de la República para el extranjero, están obligados á munirse de la patente de sanidad que expide la autoridad sanitaria del puerto.

Art. 13. La patente de sanidad que en lo sucesivo se expida en los puertos de la República á los buques que zarpen para el exterior y las que despachen los cónsules Uruguayos, se ajustarán á los modelos números 1 y 2 anexos á este Reglamento.

Art. 14. No será válida la patente de sanidad, si entre la fecha en que fué expedida y la de la partida del buque, hubiesen transcurrido 48 horas. En este caso el capitán deberá tomar nueva patente.

Art. 15. La patente para los buques de guerra es gratuita.

Art. 16. Los buques que lleguen al puerto con el único objeto de tomar ó dejar práctico, están relevados de la obligación de munirse de la patente que expide la inspección Sanitaria.

Art. 17. Los buques que viajen entre puertos nacionales no llevarán patente de sanidad, y sí un certificado que en Montevideo entregará la inspección

de Sanidad marítima á los capitanes ó patrones de aquéllos, sin exigirles remuneración y en los demás puertos el Consejo Departamental de Higiene. Dicho certificado, modelo número 3, debe ser presentado en la inspección de Sanidad marítima y en los Consejos Departamentales en seguida de la llegada de los buques y llevará la firma del presidente del Consejo Nacional de Higiene y la del inspector de Sanidad marítima, cuando se expida en Montevideo, y la del presidente del Consejo Departamental y la del médico de Sanidad en los demás casos.

CAPÍTULO III

DE LA VISITA DE SANIDAD

Artículo 18. Todos los buques procedentes de cabos afuera que lleguen al puerto, deberán ser visitados por el médico de Sanidad de servicio para poder obtener la libre plática.

Art. 19. Quedan exceptuados de ese requisito, los buques que arriben con el único objeto de tomar práctico. Esta operación la efectuarán en aislamiento y bajo la vigilancia de un guarda sanitario, continuando en seguida su viaje para el puerto de destino.

Art. 20. A lo que establece el artículo 18 quedarán sujetos los buques que procedan de la República Argentina, del Paraguay y de Matto Grosso, cuando así lo resuelva el Consejo Nacional de Higiene.

Art. 21. Las visitas de sanidad se efectuarán desde

la salida hasta la puesta del sol y sólo se interrumpirán de 12 m. á 1 p. m.

Art. 22. Los buques que lleguen al puerto después de la puesta del sol no podrán hacer otra operación que la de embarcar ó desembarcar práctico, salvo casos excepcionales que serán resueltos por el Consejo Nacional de Higiene.

Art. 23. Para efectuar la visita de sanidad, el médico de turno irá acompañado de un ayudante de la inspección de Sanidad marítima y del intérprete, siempre que sea necesaria la intervención de este empleado.

Una vez al costado del buque que debe ser visitado, el médico dirigirá al capitán y médico de aquél, las preguntas consignadas en el libro de visitas sanitarias. Recibidas las respuestas, tomará las patentes de sanidad y el libro clínico, examinando dichos documentos con objeto de comprobar la verdad de aquellas.

En seguida hará la visita de tacto, entrando al buque, dirigiéndose al hospital y haciendo las indagaciones que juzgue convenientes para poder concederle ó no la libre plática.

Art. 24. Si de las preguntas hechas al capitán y médico resultase que el buque se encuentra en condiciones de no poder recibir la libre plática, ordenará al capitán que mantenga izada la bandera amarilla y que impida toda comunicación directa ó indirecta con las demás embarcaciones del puerto, hasta la resolución que corresponda.

Art. 25. Mientras el médico de Sanidad permanezca á bordo, ninguna embarcación podrá situarse á menor distancia de 500 metros del buque que se

visita y los que infrinjan esta disposición sufrirán la pena consignada en el artículo 96 del capítulo XVIII.

Art. 26. Una vez que el médico de Sanidad dé por terminado su cometido y hayan concluído su tarea el inspector de desembarco de la oficina de Inmigración y el ayudante de la Capitanía, aquel funcionario declarará el buque en libre plática y ordenará al capitán que mande arriar la bandera amarilla.

Art. 27. Cuando los médicos de Sanidad visiten buques que se encuentren en malas condiciones higiénicas, aunque la salud de los pasajeros y tripulantes sea buena, ordenará de inmediato á los capitanes la adopción de medidas de aseo, marcándoles para su ejecución un plazo perentorio. Mientras se efectúan dichas medidas no se permitirán las operaciones de carga y descarga; solamente se permitirá el desembarco de pasajeros.

Un guarda enviado por la inspección de Sanidad marítima vigilará el cumplimiento de las disposiciones dadas por el médico de visita.

Art. 28. El asiento del libro de visitas sanitarias será firmado por el capitán del buque, por el médico del mismo y por el de visita.

Art. 29. El libro clínico de á bordo como el de recetas serán visados y sellados por el médico de visita, una vez terminada ésta. El sello llevará la siguiente inscripción: SERVICIO SANITARIO DEL PUERTO DE MONTEVIDEO.

CAPÍTULO IV

CLASIFICACIÓN DE PUERTOS

Artículo 30. Es puerto infectado, aquel en el que existe epidémicamente cualquiera de las enfermedades exóticas indicadas en el artículo 2.°

Art. 31. Es puerto sospechoso:

a) Aquel en el que se producen casos aislados de enfermedades exóticas.
b) Aquel que tiene comunicaciones fáciles y frecuentes con puertos infectados, tanto por la vía marítima como por la terrestre y no se precave suficientemente de aquellos.
c) Aquel que estando distante de puertos infectados no adopta en contra de éstos, medidas de precaución.

Art. 32. Es puerto indemne, aquel en el que no existe ninguna enfermedad exótica.

CAPÍTULO V

CLASIFICACIÓN DE BUQUES

Artículo 33. Es buque infectado:

a) El que ha tenido durante el viaje uno ó más enfermos de cólera ó fiebre amarilla, siempre que entre la última desinfección posterior á la curación ó muerte de aquellos y su arribo al puerto, no hayan transcurrido siete días si se trata de la primera enfermedad y ocho si de la segunda.

b) El que al llegar al puerto ó durante su estadía en él, tenga uno ó más enfermos ó convalecientes de cólera, fiebre amarilla, peste bubónica, beri-beri, tifus exantemático, escarlatina ó viruela.

c) El que al llegar al puerto tenga tres ó más enfermos de difteria ó sarampión.

Art. 34. Es buque sospechoso:

a) El que ha tenido durante el viaje uno ó más enfermos de cólera, fiebre amarilla ó peste bubónica, siempre que entre la última desinfección posterior á la curación ó muerte de aquellos y su arribo al puerto, hayan transcurrido siete días, si se trata de la primera enfermedad y ocho si de las dos últimas.

b) El que haya comunicado con otro buque infectado por cólera, fiebre amarilla ó peste bubónica, si entre dicha comunicación y la llegada al puerto no han transcurrido siete ú ocho días.

c) El que al llegar al puerto tenga menos de tres enfermos de sarampión ó difteria.

d) El que haya tenido durante el viaje uno ó más enfermos de beri-beri, tifus exantemático, viruela, escarlatina, difteria ó sarampión y al llegar al puerto no tenga enfermos ni convalecientes.

e) El que proceda de puerto epidemiado por beriberi, tifus exantemático, viruela ó escarlatina ó que haya comunicado con buques infectados por dichas enfermedades.

f) El que carezca de patente de sanidad del puerto de partida, de los de escala ó de la patente de los cónsules Uruguayos.

Art. 35. Es buque indemne:

a) El que proceda de puertos limpios en perfectas condiciones de aseo.

b) El que proceda de puertos infectados ó sospechosos de cólera ó fiebre amarilla y haya empleado en el viaje más de siete ú ocho días y cuyas condiciones sanitarias é higiénicas sean irreprochables.

CAPÍTULO VI

DEL TRATAMIENTO SANITARIO DE LOS BUQUES INFECTADOS POR CÓLERA

Artículo 36. Los buques infectados por cólera serán sometidos al siguiente tratamiento:

a) Visita médica de rigurosa inspección en el lazareto de la isla de Flores.

b) Desembarco y observación sanitaria de los pasajeros en aquel establecimiento por el tiempo que establezca el Consejo Nacional de Higiene.

c) Desinfección de equipajes.

d) Pasaporte sanitario para que los pasajeros sean vigilados en tierra durante el tiempo que señale el Consejo Nacional de Higiene.

e) La carga y la correspondencia serán desembarcadas sin restricción alguna, con excepción de las encomiendas postales que se desinfectarán.

f) Los buques harán sus operaciones en el fondeadero que designe la inspección Sanitaria del puerto.

Art. 37. Los buques que, encontrándose en las condiciones indicadas en el artículo anterior tuvieren

por destino puertos Uruguayos, serán rigurosamente desinfectados en el lazareto después de desembarcar toda su carga y se les proveerá de agua potable en sustitución de la que tengan depositada en los tanques.

Si terminado el plazo de la observación sanitaria no hubiese ocurrido novedad entre los tripulantes, el buque tendrá la libre plática.

Art. 38. Si entre los pasajeros desembarcados en el lazareto se produjeran casos de cólera, la observación sanitaria se empezará á contar desde el momento en que el enfermo ó enfermos sean trasladados al lazareto sucio.

Art. 39. Si los casos de cólera ocurren entre los tripulantes y el buque tiene por destino puertos Uruguayos, el enfermo ó enfermos serán conducidos directamente al lazareto sucio y se procederá á una prolija desinfección del continente y contenido de acuerdo con el artículo 37, comenzando á contarse la observación sanitaria después de practicada aquella.

Art. 40. Los enfermos de cólera que curasen, no podrán salir del lazareto hasta que haya transcurrido un período de tiempo igual al de la observación establecida.

CAPÍTULO VII

DEL TRATAMIENTO SANITARIO DE LOS BUQUES SOSPECHOSOS DE CÓLERA

Artículo 41. Los buques sospechosos de cólera serán sometidos al siguiente tratamiento:

a) Visita médica de rigurosa inspección en el lazareto de la isla de Flores.

b) Desembarco y observación sanitaria de los pasajeros en el lazareto por el tiempo que establezca el Consejo Nacional de Higiene.
c) Desinfección de equipajes.
d) Pasaporte sanitario para que los pasajeros sean vigilados en tierra por el tiempo que señale el Consejo Nacional de Higiene.
La carga y la correspondencia serán desembarcadas sin restricción alguna.
f) Desinfección completa del buque si tiene por destino puertos Uruguayos.

Art. 42. Cuando los buques se encuentren en las condiciones indicadas en la letra *b* del artículo 34 y su estado sanitario sea satisfactorio, la autoridad ordenará la desinfección de las ropas de los pasajeros y tripulantes en la estufa de á bordo en presencia de dos delegados de la autoridad sanitaria y á falta de aquélla en las del lazareto. A los pasajeros se les munirá de pasaporte sanitario para ser vigilados en tierra por el tiempo que establezca el Consejo Nacional de Higiene.

Art. 43. Serán sometidos á lo que dispone el artículo 41 los buques á que hace referencia la letra *d* del artículo 34.

Art. 44. Quedarán en interdicción por el término de 48 horas los buques que estén en las condiciones que indica la letra *e* del artículo 34.

CAPÍTULO VIII

DEL TRATAMIENTO SANITARIO DE LOS BUQUES INFECTADOS Ó SOSPECHOSOS DE FIEBRE AMARILLA

Artículo 45. A los buques infectados por fiebre amarilla ó sospechosos de ser trasmisores de esa enfermedad, se les aplicará el mismo tratamiento que á los infectados ó sospechosos de cólera, con excepción del tiempo que se establezca para la observación sanitaria en uno y otro caso. A los convalecientes se les aplicará lo que dispone el artículo 40.

Art. 46. La carga y la correspondencia serán desembarcadas sin restricción alguna, con excepción de las encomiendas postales que se desinfectarán.

CAPÍTULO IX

DEL TRATAMIENTO SANITARIO DE LOS BUQUES INFECTADOS POR BERI - BERI

Artículo 47. Los buques infectados por beri - beri serán sometidos al siguiente tratamiento sanitario:

a) Desembarco del enfermo ó enfermos en el lazareto para el tratamiento que corresponda, el que se aplicará en aislamiento.

b) Desinfección de las ropas de pasajeros y tripulantes en la estufa de á bordo en presencia de dos delegados de la autoridad sanitaria ó en las del lazareto, según las circunstancias.

c) Libre plática del buque una vez terminada la desinfección.

Art. 48. Si el buque contaminado terminase su viaje en puertos Uruguayos, será desinfectado antes de concedérsele la libre plática. En caso contrario se despachará en aislamiento y con la anotación correspondiente en la patente de sanidad.

Art. 49. Comprobada la existencia de beri-beri en los buques surtos en el puerto que estuviesen en libre plática, la autoridad sanitaria procederá á ponerlos en interdicción, sometiéndolos á lo preceptuado en el artículo 47.

CAPÍTULO X

Del tratamiento sanitario de los buques infectados por viruela, escarlatina, tifus exantemático, difteria ó sarampión.

Artículo 50. Los buques infectados por dichas enfermedades serán sometidos al siguiente tratamiento:

a) Desembarco de los enfermos ó convalecientes en el lazareto, siempre que en la ciudad no existan dichas enfermedades. En caso contrario podrán ser desembarcados en el puerto y conducidos á sus domicilios ó á la casa de Aislamiento, según las circunstancias.

b) Desinfección de los equipajes de los pasajeros en las estufas del lazareto ó en las de á bordo, según los casos.

c) Vacunación de los pasajeros para Montevideo cuando el buque esté infectado por viruela.

d) Vigilancia sanitaria en tierra.

e) Este tratamiento, por lo que respecta á la difteria y sarampión, sólo se aplicará si se trata del caso indicado en el inciso *c* del artículo 33.

Art. 51. Los buques clasificados de sospechosos, por estar comprendidos en lo que disponen los incisos *c, d* y *e* del artículo 34, serán sometidos al siguiente tratamiento:

a) Desinfección de los equipajes de los pasajeros.
b) Vacunación de los pasajeros en caso de viruela.
c) Vigilancia sanitaria en tierra.

Art. 52. Los buques que se encuentren en las condiciones indicadas en los artículos 50 y 51 y terminen su viaje en puertos Uruguayos, quedarán en libre plática una vez ejecutadas las medidas de desinfección. No sucediendo así, serán despachados en la forma establecida en el artículo 48 y en uno y otro caso harán sus operaciones de carga y descarga manteniendo en el mástil de proa la bandera amarilla.

CAPÍTULO XI

DEL TRATAMIENTO SANITARIO DE LOS BUQUES INDEMNES

Artículo 53. Los buques considerados indemnes por haber empleado más de 7 ú 8 días de viaje desde los puertos infectados ó sospechosos y cuyas condiciones sanitarias sean inmejorables, quedarán sujetos á la desinfección para poder obtener la libre plática. Las ropas de los pasajeros y tripulantes se desinfectarán en las estufas del lazareto.

CAPÍTULO XII

DEL TRATAMIENTO SANITARIO DE LOS BUQUES Á VELA

Artículo 54. Los buques á vela que empleen más de siete ú ocho días de viaje, desde los puertos infectados ó sospechosos de cólera ó fiebre amarilla, hasta el de Montevideo, sin haber tenido enfermos de dichas afecciones, serán sometidos á rigurosa desinfección, como asimismo las ropas de los tripulantes y una vez terminada esta operación se les concederá la libre plática.

Art. 55. En caso de infección los buques permanecerán en aislamiento por el tiempo que determine el Consejo Nacional de Higiene.

La falta de médico y desinfección á bordo autorizará á considerarlos como infectados, aun cuando hayan transcurrido más de 7 ú 8 días entre la terminación del último caso y el arribo al puerto.

Art. 56. Tratándose de la aparición de enfermedades infecto - contagiosas comunes, la autoridad sanitaria procederá de acuerdo con lo preceptuado en los capítulos IX y X.

CAPÍTULO XIII

DEL LIBRO CLÍNICO Y DEL CERTIFICADO DE LOS MÉDICOS DE Á BORDO

Artículo 57. Los médicos de los vapores que lleguen al puerto, están obligados á presentar al médico de visita, un libro clínico en el que anotarán con cla-

ridad y precisión todos los datos referentes al principio, marcha y terminación de las enfermedades que se desarrollen á bordo, cualquiera que sea su naturaleza.

Art. 58. Las informaciones principales las extractarán de dicho libro para consignarlas en el certificado que deben entregar al médico de visita. Este documento será firmado por el capitán y médico del buque. El libro clínico y el certificado corresponderán á los modelos números 4 y 5 anexos á este reglamento.

CAPÍTULO XIV

DEL PASAPORTE SANITARIO

Artículo 59. A los pasajeros que desembarquen en el lazareto, de buques sospechosos ó infectados por cólera ó fiebre amarilla, se les munirá de un pasaporte sanitario para que se presenten con él á la dirección de Salubridad, dentro de las primeras 24 horas de su llegada á Montevideo. Dicha oficina ejercerá vigilancia sobre ellos por el tiempo que en cada caso señale el Consejo Nacional de Higiene.

Art. 60. A los efectos de la parte final del artículo que antecede, el Consejo Nacional de Higiene pasará á la dirección de Salubridad una lista de los referidos pasajeros, acompañada de los datos que figuran en el pasaporte sanitario, con el objeto de que pueda hacer el control debido.

Art. 61. Los pasajeros que deseen trasladarse á las localidades en que funcionen los Consejos Departamentales de Higiene ó á otro centro de población,

deberán concurrir al Consejo Nacional á dar aviso de su traslación para que éste remita á las citadas corporaciones ó á los médicos de policía supernumerarios, según los casos, una nómina de aquéllos, á fin de que procedan á vigilarlos desde el momento que exhiban el pasaporte, lo que deberán hacer inmediatamente de su llegada y con arreglo á las instrucciones que les envíe el Consejo Nacional de Higiene.

Art. 62. La obligación de presentarse á la dirección de Salubridad subsistirá si el alejamiento de la capital se verifica después de las 24 horas de haber llegado á ésta.

Art. 63. Los pasajeros que residiendo en Montevideo, cambiasen de domicilio mientras estén sometidos á la vigilancia de la dirección de Salubridad, darán aviso inmediato á dicha oficina del lugar en donde fijen su nueva residencia.

Art. 64. El pasaporte sanitario lo firmará el jefe de Sanidad del lazareto de la isla de Flores, y se hará con arreglo al modelo número 5 anexo á este Reglamento.

CAPÍTULO XV

DE LAS OBLIGACIONES DE LOS CAPITANES DE LOS BUQUES

Artículo 65. Los capitanes de buques que tengan enfermos contagiosos de cólera, fiebre amarilla, peste bubónica, beri - beri, tifus exantemático, escarlatina, difteria, sarampión ó viruela, deberán dirigirse al lazareto de la isla de Flores para recibir instrucciones de la autoridad sanitaria.

Art. 66. De acuerdo con lo consignado en la parte

final del artículo 75, los capitanes de los buques que lleguen de puertos extranjeros, mandarán izar en el mástil de proa una bandera amarilla.

Art. 67. Mientras un buque permanezca en interdicción, el capitán está obligado á impedir la comunicación directa ó indirecta del mismo con otras embarcaciones.

Art. 68. Deberán acatar y cumplir todas las disposiciones sanitarias que les trasmita la autoridad respectiva y contestar verídicamente al interrogatorio que ésta les dirija.

Art. 69. Están igualmente obligados á declarar al médico de visita, todos los enfermos que existan á bordo, cualquiera que sea la naturaleza de la afección.

Art. 70. No podrán desembarcar ningún enfermo sin el reconocimiento previo del médico de Sanidad de turno y el permiso correspondiente de la inspección de Sanidad marítima, salvo casos de fracturas, heridas y traumatismos en general que exijan asistencia inmediata.

CAPÍTULO XVI

SOBRE LOS PRIVILEGIOS DE PAQUETE

Artículo 71. Toda solicitud de agentes de vapores que se presente al Ministerio de Guerra y Marina pidiendo privilegios de paquete, debe ser informada por el Consejo Nacional de Higiene, quien manifestará si se han llenado los requisitos establecidos en el artículo siguiente.

Art. 72. Gozarán de los privilegios de paquete los vapores cuyos agentes declaren:

a) Que aquellos están provistos de médicos diplomados.
b) Que poseen estufa de desinfección por el vapor de agua bajo presión.
c) Que tiene botiquín y suficiente provisión de drogas y desinfectantes.
d) Que poseen libro clínico con arreglo al modelo número 3, libro recetario y libro destinado á anotar los medicamentos y las cantidades existentes de los mismos.

Art. 73. El cumplimiento de lo establecido en el artículo anterior se exigirá toda vez que se solicite privilegio de paquete para los vapores que conduzcan 60 ó más personas entre tripulantes y pasajeros.

CAPÍTULO XVII

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 74. Ninguna autoridad que no sea la sanitaria podrá comunicar con los buques que no hubieren recibido la visita médica.

Art. 75. La bandera amarilla izada en el mástil de proa, es el signo de interdicción impuesta á los buques por la autoridad sanitaria, y también el que debe distinguirlos de los demás al entrar al puerto, á fin de que aquella sepa cuáles son los que deben ser visitados por el médico de Sanidad de turno.

Art. 76. Incumbe exclusivamente á la autoridad sanitaria levantar la interdicción impuesta á los buques y tanto las Capitanías de puertos como la Aduana, tienen la obligación de respetar dicha inter-

dicción, debiendo solicitar permiso de la inspección de Sanidad marítima cuando tengan necesidad de llegar al costado de los buques que estén en aislamiento.

Art. 77. La observación sanitaria y las medidas de desinfección aplicables á los buques mercantes, regirán igualmente para los de guerra.

La declaración escrita de los comandantes y médicos de éstos, hecha bajo palabra de honor, constituirá el documento al cual la autoridad sanitaria deberá dar entero crédito.

Art. 78. Los ayudantes de la inspección de Sanidad marítima darán entrada á los buques de los ríos en épocas normales y siempre que el Consejo Nacional de Higiene no resuelva lo contrario.

Art. 79. Los médicos que se trasladen á un buque cualquiera con el objeto de asistir ó examinar enfermos, deberán dar cuenta inmediata al inspector de Sanidad marítima para que éste tenga conocimiento del diagnóstico verdadero ó probable y resuelva lo que juzgue conveniente.

Esta disposición no regirá tratándose de accidentes traumáticos.

Art. 80. Cuando ocurran fallecimientos á bordo de los buques surtos en el puerto, el médico de Sanidad de turno procederá al reconocimiento del cadáver y extenderá el certificado correspondiente para que se inhume, salvo el caso de asistencia prestada por facultativos autorizados para el ejercicio profesional.

Si el médico de Sanidad tuviese duda acerca de la causa que ocasionó la muerte, dará aviso al inspector de Sanidad marítima para que éste solicite de la

Jefatura de Policía, si hay lugar, la intervención del médico Forense, á fin de que dicho funcionario practique la autopsia y autorice el enterramiento.

Art. 81. En el certificado de defunción, sea expedido por el médico de Sanidad ó por el de asistencia, aquel hará constar si hay ó no inconveniente por sanidad para desembarcar el cadáver.

La inspección Sanitaria en Montevideo y el médico de Policía en los otros puertos darán aviso escrito de estas circunstancias, sin demora, á la dirección de Salubridad ó al Consejo Departamental respectivamente.

Art. 82. El fondeadero destinado á los buques que deben recibir la visita de sanidad será indicado por una línea de boyas pintadas de color amarillo.

Los que permanezcan fuera de ese radio no serán visitados.

Art. 83. Los buques á vela que por falta de viento no puedan llegar al fondeadero á que se refiere el artículo 82 podrán ser remolcados hasta allí, siempre que los consignatarios ó interesados en recibirlos cumplan con la obligación de solicitar permiso en la inspección Sanitaria, en cuyo caso irá un guarda á bordo del remolcador, á fin de vigilar la incomunicación del buque.

Igual procedimiento seguirán los agentes de vapores que, por cualquier circunstancia, tengan necesidad de hacerlos remolcar hasta el fondeadero de visita.

Art. 84. Los vapores que conduzcan 60 ó más personas entre pasajeros y tripulantes, gocen ó no de privilegio de paquete, están obligados á tener médico diplomado.

Art. 85. En el lazareto de la isla de Flores desembarcarán únicamente los enfermos que, en calidad de pasajeros ó tripulantes, vengan en buques que terminen su viaje en puertos Uruguayos.

Sólo en determinados casos y previa resolución del Consejo Nacional de Higiene, se admitirán en aquel establecimiento enfermos de buques que se dirijan á puertos extranjeros.

Art. 86. Los cónsules ó vicecónsules Uruguayos, están obligados á remitir mensualmente al Consejo Nacional de Higiene, informes sobre la morbilidad y mortalidad de las ciudades en que residan, con arreglo al modelo número 7.

Art. 87. Cuando aparezca una enfermedad exótica en la República Argentina, el Consejo Nacional de Higiene podrá habilitar los puertos del litoral que posean estaciones de desinfección, para recibir los buques procedentes de aquel país y de acuerdo con los principios de profilaxia consignados en este reglamento, dictará las medidas preventivas que juzgue conveniente.

Art. 88. El Consejo Nacional de Higiene podrá hacer extensivas las disposiciones sanitarias que adopte contra un puerto infectado ó sospechoso á los buques que hubiesen partido antes de la fecha en que dicha corporación publique la ordenanza respectiva.

CAPÍTULO XVIII

DISPOSICIONES PENALES

Artículo 89. Las infracciones á este Reglamento se castigarán con las multas establecidas en los ar-

tículos siguientes, lás que serán aplicadas por la inspección de Sanidad marítima.

Art. 90. Los capitanes de buques que al entrar al puerto dejasen de izar en el mástil de proa la bandera amarilla, incurrirán en la multa de 50 pesos.

Art. 91. Los capitanes de buques que falten á la verdad al ser interrogados por la autoridad sanitaria incurrirán en la multa de 50 á 500 pesos, según la gravedad del caso á juicio de la inspección de Sanidad marítima.

Art. 92. Los capitanes que no impidan la comunicación de sus respectivos buques con otras embarcaciones antes de recibir la visita de sanidad, incurrirán en la multa de 50 á 400 pesos. La multa será de 800 pesos si aquellos estuviesen en observación sanitaria.

Art. 93. Los capitanes que no dieren cumplimiento á las órdenes que les comunique la autoridad sanitaria, incurrirán en la multa de 200 pesos.

Art. 94. Si ocultasen enfermos de cualquiera naturaleza incurrirán en multa de 200 á 500 pesos y de 500 á 1000 si permitiesen el desembarco de los mismos sin permiso de la autoridad sanitaria, salvo casos de fracturas, heridas y traumatismos en general.

Art. 95. Los vapores que no tengan privilegio de paquete y conduzcan 60 ó más personas entre pasajeros y tripulantes y estén desprovistos de médico, darán mérito para que sus respectivos agentes sean multados en 200 pesos.

Art. 96. Los vapores de ultramar que gocen de privilegio de paquete deberán llenar las condiciones determinadas en el reglamento de Sanidad marítima, y

los que falten á lo que en él se establece, incurrirán en una multa de 50 á 300 pesos, según la gravedad de la infracción á juicio de la inspección de Sanidad marítima.

Art. 97. Los patrones de las embarcaciones que en el momento de efectuarse la visita de sanidad se sitúen á menos de 500 metros de los buques que se visiten, incurrirán en la multa de 25 pesos y en la de 50 si atracasen antes de que hubiese sido arriada la bandera amarilla.

Art. 98. Las multas establecidas en los artículos anteriores serán aplicadas por la inspección de Sanidad marítima y podrán hacerse efectivas contra el capitán, el agente y el dueño del buque, los que responderán solidariamente al pago de ellas, sin perjuicio de la acción que para el reembolso de la multa corresponda al que la pague, contra el que legalmente resulte culpable de la infracción.

Art. 99. Lo dispuesto en el precedente artículo será sin perjuicio de las demás responsabilidades legales que correspondan, y no obstará á que después de consignada íntegramente la multa ó suficientemente garantida, los interesados deduzcan ante la autoridad correspondiente los reclamos que procedan.

Art. 100. La presente ley no entrará en vigor, en cuanto á las penas que impone, sino después de tres meses de la fecha de su promulgación.

Art. 101. Deróganse todas las leyes que se ocupen de la penalidad que es objeto de esta ley.

Modelo número 1.

REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

PATENTE DE SANIDAD

Puerto de

	Artículos extractados del Reglamento de Sanidad Marítima	Observaciones
La autoridad sanitaria de este puerto, certifica que el buque que á continuación se designa, zarpa en las condiciones siguientes:	CAPÍTULO II DE LAS PATENTES DE SANIDAD Artículo 6.º Los capitanes de los buques procedentes de puertos extranjeros están obligados á presentar al médico de visita ó al ayudante de la Inspección de Sanidad marítima, según los casos, la patente de sanidad del puerto de partida y de los de escala, visada por los respectivos cónsules Uruguayos y además la que éstos les expidan.	....
Nombre del buque ..	Art. 11. Cuando en alguno de los puertos de partida ó de escala no exista cónsul Uruguayo, la patente expedida por la autoridad sanitaria debe ser visada por cualquier otro cónsul á fin de que tenga validez.	
Clase		
Bandera.............		
De la matrícula de..		
Con destino á.......	Art. 12. Los buques que zarpen de los puertos de la República para el extranjero, están obligados á munirse de la patente de sanidad que expide la autoridad sanitaria del puerto.	
Nombre del capitán.		
Nombre del médico.		
Número de pasajeros	Art. 14. No será valida la patente de sanidad si entre la fecha en que fué expedida y la de la partida del buque hubiesen transcurrido 48 horas. En este caso el capitán deberá tomar nueva patente.	
Número de tripulantes		
Carga		
Tonelaje.......	Art. 16. Los buques que lleguen al puerto con el único objeto de tomar ó dejar práctico están relevados de la obligación de munirse de la patente que expide la inspección Sanitaria.	
Estado higiénico del buque		
Estado sanitario de los pasajeros y de los tripulantes	CAPÍTULO XV DE LAS OBLIGACIONES DE LOS CAPITANES DE BUQUES	
Estado sanitario del puerto.............	Art. 66. De acuerdo con lo consignado en la parte final del artículo 75 los capitanes de los buques que lleguen de puertos extranjeros mandarán izar en el mástil de proa una bandera amarilla.	
Estado sanitario de la ciudad..........		
Enfermedades exóticas reinantes......	Art. 67. Mientras un buque permanezca en interdicción, el capitán está obligado á impedir la comunicación directa ó indirecta del mismo con otras embarcaciones.	
Número de enfermos		....
Número de defunciones	Art. 68. Deberán acatar y cumplir todas las disposiciones sanitarias que les trasmita la autoridad respectiva y contestar verídicamente al interrogatorio que ésta les dirija.	
.... de 19...	Art. 69. Están igualmente obligados á declarar al médico de visita todos los enfermos que existan á bordo, cualquiera que sea la naturaleza de la afección.	
NOTA: entregada á las.................	Art. 70. No podrán desembarcar ningún enfermo sin el reconocimiento previo del médico de Sanidad de turno y el permiso correspondiente de la inspección de Sanidad marítima, salvo casos de fracturas, heridas y traumatismos en general que exijan asistencia inmediata.	....

Modelo número 2.

CONSULADO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

PATENTE DE SANIDAD

Puerto de ....

El.......de la República en este puerto certifica que el buque que á continuación se designa zarpa en las condiciones siguientes:

Nombre del buque ..

Clase ....

Bandera ....

De la matrícula de ..

Con destino á ....

Nombre del capitán .

Nombre del médico .

Número de pasajeros

Número de tripulantes...............

Carga ....

Tonelaje............

Estado higiénico del buque ....

Estado sanitario de los pasajeros y de los tripulantes.....

Estado sanitario del puerto ....

Estado sanitario de la ciudad..........

Enfermedades reinantes...............

Número de enfermos

Número de defunciones ....

............de 19...

NOTA: entregada á las................

Artículos extractados del Reglamento de Sanidad Marítima

CAPÍTULO II

DE LAS PATENTES DE SANIDAD

Artículo 6.º Los capitanes de los buques procedentes de puertos extranjeros están obligados á presentar al médico de visita ó al ayudante de la inspección de Sanidad marítima, según los casos, la patente de sanidad del puerto de partida y de los de escala, visada por los respectivos cónsules Uruguayos y además la que éstos les expidan.

Art. 11. Cuando en alguno de los puertos de partida ó de escala no exista cónsul Uruguayo, la patente expedida por la autoridad sanitaria debe ser visada por cualquier otro cónsul á fin que tenga validez.

Art. 12. Los buques que zarpen de los puertos de la República para el extranjero, están obligados á munirse de la patente de sanidad que expide la autoridad sanitaria del puerto.

Art. 14. No será válida la patente de sanidad, si entre la fecha en que fué expedida y la de la partida del buque hubiesen transcurrido 48 horas. En este caso el capitán deberá tomar nueva patente.

Art. 16. Los buques que lleguen al puerto con el único objeto de tomar ó dejar práctico, están relevados de la obligación de munirse de la patente que expide la inspección Sanitaria.

CAPÍTULO XV

DE LAS OBLIGACIONES DE LOS CAPITANES DE BUQUES

Art. 66. De acuerdo con lo consignado en la parte final del artículo 75, los capitanes de los buques que lleguen de puertos extranjeros, mandarán izar en el mástil de proa una bandera amarilla.

Art. 67 Mientras un buque permanezca en interdicción el capitán está obligado á impedir la comunicación directa ó indirecta del mismo con otras embarcaciones.

Art. 68. Deberán acatar y cumplir todas las disposiciones sanitarias que les trasmita la autoridad respectiva y contestar verídicamente al interrogatorio que ésta les dirija.

Art. 69. Están igualmente obligados á declarar al médico de visita todos los enfermos que existan á bordo, cualquiera que sea la naturaleza de la afección.

Art. 70. No podrán desembarcar ningún enfermo sin el reconocimiento prévio del médico de Sanidad de turno y el permiso correspondiente de la inspección de Sanidad marítima, salvo casos de fracturas, heridas y traumatismos en general que exijan asistencia inmediata.

Observaciones

....

....

....

....

....

....

....

....

....

....

....

....

....

....

....

....

Modelo número 3.

CERTIFICADO DE SANIDAD

PARA LOS BUQUES QUE VIAJAN ENTRE PUERTOS NACIONALES

Puerto de ....

La autoridad Sanitaria, certifica:

Que el .... *de nacionalidad* .... *con* .... *tripulantes y* .... *toneladas de carga, zarpa de este puerto el día de la fecha al mando del capitán* .... *en perfectas condiciones sanitarias.*

.... *de 19* ....

Modelo número 4.

LIBRO CLÍNICO DEL VAPOR ....

N.°	Fecha de iniciación de la enfermedad	Nombre y apellido	Puerto de embarque	Síntomas	Tempera-tura	Diagnóstico	Tratamiento	Terminación

FIRMA DEL MÉDICO

Modelo número 5.

CERTIFICADO DE SANIDAD

Los abajo firmados, capitán y médico del vapor .... de nacionalidad .... procedente del puerto de .... con escalas en .... declaramos bajo responsabilidad legal que las respuestas dadas al siguiente interrogatorio son verdaderas:

¿En qué fecha zarpó el vapor .... del puerto de partida y de los de escala?

¿Ha tocado en algún puerto infectado ó sospechoso de cólera, fiebre amarilla ó peste bubónica?

¿Ha tenido comunicación con algún buque infectado por las enfermedades indicadas?

¿En qué fecha tuvo lugar la comunicación?

¿Durante el viaje ha habido enfermos entre los pasajeros ó tripulantes?

¿Cuántos y de qué afecciones?

¿Ha fallecido alguno de los enfermos?

¿De qué enfermedad y en qué fecha?

Puerto de Montevideo, ... de 19

EL CAPITÁN,

EL MÉDICO,

Modelo número 6.

CONSEJO NACIONAL DE HIGIENE

PASAPORTE SANITARIO

D. .... de .... años de edad, de estado .... de nacionalidad .... de profesión .... procedente de .... ha llegado al lazareto el día .... de .... en el vapor .... y ha sufrido días .... de observación sanitaria, habiendo declarado que fijará su residencia en ....

Lazareto de la Isla de Flores, ...

JEFE DE SANIDAD.

NOTA. — Este pasaporte deberá ser presentado dentro de las primeras 24 horas de la llegada á Montevideo, en la Dirección de Salubridad.

Modelo número 7.

CONSULADO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

DATOS *correspondientes al mes de* ....
que remite el que suscribe al Consejo Nacional de Higiene.

Número de habitantes según el censo del año ....
Número de habitantes calculados según datos oficiales ....
Número de casos declarados de:

	Casos	Defunciones
Viruela		
Difteria		
Escarlatina		
Sarampión		
Tifus exantemático		
Fiebre tifoidea		
Cólera indiano		
Fiebre amarilla		
Peste bubónica		
Beri-Beri		
Otras enfermedades infecto-contagiosas		

Número total de fallecimientos por distintas causas ....
Principales enfermedades reinantes ....
Número de buques sometidos á tratamiento sanitario ....
¿Qué clase de tratamiento? ....
Procedencia de los mismos ....
Causas del tratamiento sanitario ....
Enfermedades reinantes en el puerto ....
Número de enfermos ....
Observaciones ....

.... *de 19* .

Extracto de las leyes de aduana referentes á buques

En la Aduana, existe un trámite especial, según se trate de buques que tengan ó no privilegio de paquete.

Ambos deberán presentar ante ella: el manifiesto general de la carga con sus correspondientes conocimientos, ó el certificado de haber salido en lastre y el manifiesto de pequeños bultos con sus correspondientes recibos, y en su caso, el manifiesto suplementario, debiendo abonar los derechos consulares respectivos ó los derechos y la multa, según el caso, en la misma forma ya citada para la presentación de documentos de acuerdo con las disposiciones de la ley y reglamentación consular.

Estos manifiestos y certificados deben ser de cada uno de los puertos en que el buque haya hecho escala.

La presentación de estos documentos debe hacerse ante el Resguardo dentro de las 24 horas de entrado el buque al puerto, por el agente del buque, cuando se trate de paquetes privilegiados.

Estos buques, de acuerdo con lo dispuesto por la ley de 4 de enero de 1883, pueden efectuar la descarga ó carga, ó ambas operaciones á la vez, en cualquier momento, ya sea de día, ya de noche, desde que la Capitanía y Sanidad les han dado entrada.

El agente, dentro de los tres días hábiles, después de entregados los documentos consulares, presentará el manifiesto de la carga que conduce el barco, teniendo aún un plazo de 48 horas para salvar los errores cometidos en él.

Las mercaderías que estos buques traigan en trán-

sito, pueden ser trasbordadas directamente al buque que deba recibirlas.

Para efectuar las operaciones de trasbordo y embarque de mercaderías, debe solicitarse previamente el respectivo permiso ante la Aduana, la que lo acordará de inmediato. El permiso de desembarco se presentará junto con el manifiesto del agente.

Los paquetes privilegiados sólo darán entrada al Resguardo, una vez, cuando procedan de ultramar, pudiendo continuar á su regreso de Buenos Aires ú otro puerto de los ríos, con los mismos documentos autorizados á su llegada de ultramar. (Ley de 4 de enero de 1883).

Al entrar los buques no privilegiados al puerto, recibirán la visita de los inspectores de bahía, los que entregarán al capitán una nota impresa que le instruya de los reglamentos á que debe conformarse y la responsabilidad en que incurre, sino se arregla á ellos.

En seguida exigirá del capitán el manifiesto, conocimientos, etc., consulares, de que se ha hablado y una relación circunstanciada de todos los artículos y mercaderías que haya á bordo, pertenecientes al capitán, pasajeros ó individuos de la tripulación ó al uso y repuesto del buque, incluyendo toda clase de provisiones de boca; una declaración, también, que exprese el nombre del capitán, el del buque, su nacionalidad, procedencia y tonelaje.

Estos manifiestos, conocimientos y declaración serán firmados por el capitán ó quien lo represente. Firmará también una nota que el oficial de bahía pondrá al fin del manifiesto, en la cual constará haberle sido entregados los reglamentos á que debe sujetarse.

Como el reglamento general de Aduanas establece en su artículo 161 que el manifiesto debe declarar *la carga que haya á bordo,* en el momento en que es entregado al Resguardo, se concede al capitán el término de 24 horas útiles, desde ese momento, para salvar cualquiera equivocación que en él hubiese padecido ó en los conocimientos y relación á que se ha hecho referencia. Después de pasado dicho término no se admitirá rectificación de ninguna clase, y las piezas ó bultos que aparezcan demás caerán en comiso, debiendo el capitán abonar una multa igual al valor de los que falten, en el caso que tal cosa ocurra.

Si recibiese ó entregase cosa alguna, sin el permiso respectivo, pagará el capitán una multa de doscientos pesos. Exceptúase el equipaje de los pasajeros que puede desembarcarse inmediatamente de efectuada la visita y las provisiones de proa y rancho, siempre que para estas últimas se haya solicitado un pase á la inspección del Resguardo.

Considérase como equipaje las ropas y menudencias que vengan en baúles, maletas, etc., y los efectos que son propios del uso, profesión y oficio de los pasajeros.

Los buques procedentes de cabos afuera que arriben al puerto á tomar noticias y recibir instrucciones de sus dueños ó consignatarios, podrán, si les conviene, descargar para depósito ó consumo y recibir para tránsito hasta doce toneladas de carga, sin necesidad de abrir registro; bien entendido que ha de ser dentro de los primeros ocho días y que todo se ha de hacer con arreglo á la práctica y reglamentos de Aduana.

A los que arriben habiendo sufrido avería, y sólo para repararse y salir sin hacer operaciones de comercio, la Aduana les permitirá, con las precauciones que estime convenientes, depositar en almacenes particulares y por cuenta y riesgo de los interesados los cargamentos de dichos buques, mientras permanezcan en compostura, reembarcarlos y salir con ellos, sin adeudar derechos. El trigo ó maíz, la sal y el carbón, podrán depositarse á flote en el puerto y bajo las mismas precauciones.

Pero si se solicitase la renovación para tránsito del todo ó parte del cargamento ó si se determinase venderlo en remate, introducirlo á los depósitos fiscales ó despacharlo al consumo, se entenderá que los buques portadores han hecho operaciones de comercio.

A fin de obtener habilitación para la descarga de un buque cuando haya de abrir registro, el capitán ó consignatario presentará la solicitud competente y dos copias del manifiesto original ó certificado en virtud del artículo 166, traducidas al idioma español; todo lo que pasará á la escribanía de registro para la verificación correspondiente. Los buques que una vez hayan abierto registro, saliendo con parte de su cargamento para puertos de cabos adentro y vuelvan de ellos mismos á los de la República con el todo ó parte de los efectos que sacaron, á dejarlos en el país y recibir carga, no estarán obligados á abrir segunda vez registro, (artículos 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 170, 175, 180, 181, 182, 183, 184 y 186 del reglamento general de Aduanas).

Una vez concluída la descarga, el capitán ó consignatario lo noticiará al contador 1.º, acompañando una solicitud al director general para que se pase la vi-

sita correspondiente, indicando si queda parte del cargamento á bordo destinado á otro puerto, ó si el buque está á plan barrido. En vista de lo cual la contaduría verificará la conformidad entre los permisos de descarga, expedidos con relación al buque y su manifiesto, y se ordenará se pase la visita de descarga: poniendo en el caso de quedar carga á bordo, el conforme en el manifiesto que presentará el consignatario.

Si todo resultase arreglado, se otorgará el despacho de salida al buque, ó permitirá que se abra registro para recibir la carga, según los términos del pedido en uno ú otro caso.

En el caso en que hubiese informalidad en la descarga ó carga de un buque, ó que por otro cualquier motivo el director tuviese por conveniente mandar practicar averiguaciones á bordo con relación al cargamento, lo intimará al Resguardo á efecto de que verifique la diligencia en la forma que le sea prescripta.

También, una vez concluída la descarga, y aun cuando no se haya podido efectuar la confrontación entre las permisos y el manifiesto, puede concederse la salida de un buque siempre que el consignatario se responsabilice por cualquier diferencia que resultase al efectuar el balance referido. (Decreto del Poder Ejecutivo de fecha 21 de octubre de 1899).

La solicitud de abrir registro deberá expresar el nombre del buque, su nacionalidad, el nombre del capitán y el puerto á que se dirige.

Hecho lo cual podrá cargar, presentando los permisos correspondientes, los cuales deberán especificar el nombre del buque que va á recibirlos, la es-

pecie ó clase de bultos, sus marcas, números ú otras señales; la denominación, clase, calidad y cantidad de las mercaderías en peso ó medidas legales; la fecha y firma del interesado.

Cuando se trate de reembarcar de los depósitos ó trasbordar de otro buque, los permisos expresarán, también, el nombre, nacionalidad y procedencia del que condujo esas mercaderías al puerto.

Una vez que el buque no haya de recibir más carga, el capitán ó consignatario presentará el manifiesto de lo que tiene á bordo y pedirá la correspondiente visita.

La contaduría verificará si todas las operaciones se han hecho en la forma debida y encontrándose todo arreglado se entregará el manifiesto, después de verificado por el escribano de registros y expedirá el despacho de salida, (artículos 217, 218, 219, 220, 221, 222 y 235 del reglamento general de Aduanas).

Reglamento del Consejo de Administración

DEL CONSEJO

Artículo 1.° Elegirá entre sus miembros vicepresidente y secretario honorario, quienes durarán en sus funciones todo el término de su mandato.

Art. 2.° Propondrá el subsecretario y demás empleados rentados al Ministerio de Hacienda.

Art. 3.° Todos sus miembros tendrán voz y voto resolutivo.

Art. 4.° Para formar *quorum* se requiere la asistencia de cuatro de sus miembros cuando menos. En este caso, las resoluciones á adoptarse deberán ser por unanimidad de votos.

Art. 5.° Las mociones que sean apoyadas por uno de sus miembros serán puestas en discusión.

Art. 6.° Los asuntos que se someten á su consideración serán resueltos por mayoría de votos y en caso de empate decidirá el voto del presidente ó de quien haga sus veces, quien tendrá en este caso otro voto además del que le corresponde como miembro del Consejo.

Art. 7.° Celebrará reuniones ordinarias en los días y á la hora que él determine, y reuniones extraordinarias cada vez que el presidente lo crea conveniente ó que lo soliciten dos de sus miembros.

Art. 8.° Abierta la sesión se proseguirá en el orden siguiente:

1.° El secretario dará lectura del acta de la sesión anterior, que podrá ser observada, resolviéndose en definitiva su aprobación con ó sin las modificaciones que se propongan. — En el caso de que

hayan modificaciones, éstas se harán constar en el acta que siga á la que se considera.

2.° El secretario hará conocer los asuntos entrados por su orden de presentación, dándoles el destino que disponga el presidente.

3.° Se tomarán en consideración los asuntos que figuren en la orden del día.

4.° Terminada la discusión de cada asunto se procederá á votar, pudiendo dejarse constancia en el acta del voto nominal cuando así se resuelva.

Art. 9.° Las actas y resoluciones serán firmadas por el presidente y el secretario.

DEL PRESIDENTE

Artículo 10. Representará al Consejo en los actos oficiales.

Art. 11. Se dirigirá á los poderes públicos verbalmente ó por escrito para gestionar el despacho de los asuntos relacionados con los cometidos del Consejo.

Art. 12. Firmará la correspondencia oficial.

Art. 13. Es el jefe superior de todos los empleados del Consejo.

Art. 14. Podrá conceder á dichos empleados hasta quince días de licencia.

Art. 15. Podrá suspender á los empleados omisos en el cumplimiento de sus deberes, dando cuenta al Consejo cuando crea necesario la separación de los mismos.

Art. 16. Administrará los fondos del Consejo, dándoles el destino que corresponda.

Art. 17. Inspeccionará las oficinas y dispondrá

todas las medidas que crea necesarias para su mejor funcionamiento.

Art. 18. Mandará citar para las reuniones ordinarias.

Art. 19. Convocará á sesiones extraordinarias cuando haya algún asunto importante que reclame una pronta resolución, ó cuando lo soliciten dos de sus miembros.

Art. 20. Abrirá y cerrará las sesiones.

Art. 21. Dirigirá las discusiones.

Art. 22. Designará los asuntos que han de formar la orden del día de la sesión inmediata, salvo la resolución del Consejo.

Art. 23. Nombrará las comisiones especiales.

Art. 24. Hará ejecutar las resoluciones del Consejo.

Art. 25. Velará por el cumplimiento del presente Reglamento.

DEL VICEPRESIDENTE

Artículo 26. En caso de ausencia, enfermedad ó impedimento del presidente, lo reemplazará el vicepresidente, con las mismas atribuciones que el presidente.

DEL SECRETARIO HONORARIO

Artículo 27. Al secretario honorario le incumbe firmar conjuntamente con el presidente las actas de la sesiones y las resoluciones del Consejo.

DEL SECRETARIO RENTADO

Artículo 28. Es el jefe inmediato de los empleados de la secretaría.

Art. 29. Será de su deber redactar las actas, in-

formes, oficios y demás documentos que emanen del Consejo.

Art. 30. Refrendará en todos los casos la firma del presidente.

Art. 31. Llevará la contabilidad del Consejo.

Art. 32. Tendrá á su cargo la caja del Consejo, recibiendo el dinero que por cualquier concepto ingrese á ella, y efectuará el pago del presupuesto mensual, como asimismo de las órdenes ó gastos autorizados con la firma del presidente.

Art. 33. Al principio de cada mes elevará al presidente un estado demostrativo del movimiento habido en la caja durante el mes anterior.

Art. 34. Tendrá á su cargo la policía del local que ocupa el Consejo.

Art. 35. Podrá reprender á los empleados de su oficina por las faltas leves que cometan, dando cuenta al presidente en el caso de faltas graves.

DEL SUBSECRETARIO

Artículo 36. Secundará en sus tareas al secretario, á quien sustituirá en su ausencia.

DEL ESCRIBIENTE

Artículo 37. Tendrá á su cargo el archivo y desempeñará además las tareas de oficina que le indique el secretario ó el subsecretario.

DEL ORDENANZA

Artículo 38. Tendrá á su cargo la limpieza del local del Consejo y desempeñará las comisiones propias de su empleo.

Reglamento de la oficina del Tráfico y Conservación

I

La oficina del Tráfico y Conservación del puerto, depende directamente del Consejo de Administración del mismo y tiene como cometidos el desempeñar las funciones ejecutivas del puerto, establecer todos los servicios, organizarlos y dirigirlos de acuerdo con las disposiciones del Consejo.

II

DIRECTOR

El director de la oficina del Tráfico y Conservación, nombrado por el Poder Ejecutivo, es el jefe directo de todos los servicios del puerto.

Le corresponde mantener las relaciones oficiales de la oficina con el Consejo de Administración de quien depende y con las otras corporaciones públicas.

III

SUBDIRECTOR

El subdirector reemplazará en las funciones al director durante su ausencia ó cuando éste lo determine.

Será el jefe inmediato de todo el personal de la oficina y le están especialmente encomendadas las cuestiones relativas al servicio, á la asistencia de los

empleados, al cumplimiento estricto de los deberes de cada uno.

IV

PERSONAL DE OFICINA

El oficial 1.° es el jefe inmediato del personal de la oficina, debiendo vigilar que los libros se lleven al día y que la asistencia de los empleados sea regular y puntual.

En caso de que notara cualquier falta, debe dar de inmediato aviso al subdirector. — Los auxiliares cumplirán las funciones que se les asigne.

V

PERSONAL EN LAS RAMBLAS — INSPECCIÓN DEL TRÁFICO

El inspector de tráfico es el jefe inmediato del servicio en las ramblas. Cumplirá en el día las medidas que se dicten, quedando facultado para adoptar bajo su responsabilidad y con el cometido de dar cuenta, todas las disposiciones de carácter urgente que crea del caso, y que faciliten el movimiento general y el tráfico del puerto.

Deberá dar cuenta de inmediato á la dirección de cualquier ocurrencia ó novedad en el puerto. En caso de ausencia momentánea del inspector, el empleado que primero advierta la ocurrencia ó novedad, la trasmitirá en el acto á la dirección.

El personal de amarradores y de vigilancia depende inmediatamente del inspector.

VI

EMPLEADOS DE TRÁFICO

Los empleados de tráfico serán auxiliares de las tareas del inspector. En casos de ausencia de éste, la dirección designará el funcionario que ha de reemplazarlo.

VII

PERSONAL DE SANEAMIENTO Y REPARACIONES

Los cometidos especiales del personal, serán fijados según las necesidades del momento por la dirección del tráfico.

El personal de reparaciones constará del capataz y peones, de acuerdo con las exigencias de cada momento.

El personal de saneamiento y el de reparaciones, estarán especialmente sometidos en sus tareas á la vigilancia del inspector de tráfico.

VIII

PERSONAL DE BOMBEROS

El personal de bomberos será sometido á un reglamento especial de disciplina y dependerá de la dirección.

IX

ÓRDENES DE SERVICIO

Están facultados para dar órdenes de servicio todos los funcionarios y empleados con relación á sus inferiores jerárquicos.

X

Las órdenes de servicio deben ser ejecutadas puntualmente y de inmediato. Entre la orden del superior y su cumplimiento no debe haber solución de continuidad, salvo instrucciones expresas. La demora en cumplir cualquier orden dará lugar á una pena disciplinaria.

Una vez cumplida la orden, debe comunicarse de inmediato al superior que la ha impartido.

XI

Cuando un empleado reciba una orden de un superior ajeno á su servicio deberá cumplirla igualmente, dando cuenta en el acto á su superior inmediato.

XII

DE LA ASISTENCIA

El libro de asistencia diaria será retirado cinco minutos después de la hora fijada para comenzar los trabajos en la oficina.

En dicho libro firmarán todos los empleados, inclusive el oficial 1.°

Los empleados que no puedan concurrir á la oficina, deberán enviar ante de las 12 m. dos avisos por escrito, uno á la oficina y otro al secretario del Consejo, explicando las causas de su inasistencia.

XIII

En la inspección de tráfico se establece otro libro en el cual deberán firmar todos los empleados, cuyas

tareas se desempeñen en el puerto, exceptuando el inspector.

El inspector es responsable de este libro.

Las condiciones de entrada y salida, así como las características del trabajo á efectuarse en las ramblas ó á bordo, quedan sujetas á instrucciones especiales.

XIV

Cuando un empleado desempeñe sus cometidos en el puerto, aunque pertenezca á la oficina ó viceversa, firmará el libro en el sitio donde deba cumplir la comisión.

XV

DE LAS LICENCIAS

Los empleados tienen derecho á una licencia de 20 días cada año con sueldo íntegro. Esta licencia puede ser solicitada toda de una vez ó fraccionada en la forma que más convenga al empleado.

Fuera de estos casos, la licencia, sólo procede por enfermedad comprobada con certificado médico ú otro motivo justificado á juicio de la dirección.

Para solicitar sus licencias, los empleados se dirigirán al subdirector, el cual les dará curso si se encuadran en las disposiciones precedentes.

El director resolverá las licencias, de acuerdo con sus facultades y las instrucciones del Consejo de Administración del puerto.

Las licencias de más de tres días, deberán ser solicitadas por escrito al subdirector, quien las elevará á la dirección, previo informe.

El oficial 1.° llevará á los efectos del inciso 1.° de este artículo, un libro especial en el cual se anotarán las licencias que obtenga cada empleado y las notas sobre su conducta que la dirección resuelva hacer constar.

En dicho libro también se harán las anotaciones favorables que se crean convenientes. Los empleados al dejar el servicio tendrán el derecho de obtener testimonio de cualquier circunstancia favorable que conste en el libro ó la de no haber constancia de observaciones ni de faltas extraordinarias, todo lo cual constituirá un certificado de recomendación para sus personas. Este libro tendrá carácter confidencial.

XVI

DE LAS FALTAS Y OMISIONES

Los empleados de la oficina del Tráfico y Conservación del puerto son amovibles en sus puestos.

Las penas disciplinarias por omisiones ó faltas en el servicio son:

1.° Amonestación por el subdirector.
2.° Amonestación por el director.
3.° Suspensión con pérdida de sueldo.
4.° Destitución.

En cualquiera de estos casos se dejará constancia de la medida adoptada en el libro de conducta y asistencia de empleados.

XVII

Tienen facultad para hacer observaciones sobre faltas en el servicio todos los empleados respecto á sus subordinados.

En caso que las observaciones no fueran atendidas, el empleado superior dará cuenta al subdirector y podrá, según la gravedad del caso, ordenar que el empleado que cometió la falta sea relevado en sus tareas, dando cuenta instruída del caso al director.

XVIII

SUBROGACIONES

En ausencia del director, el subdirector le reemplazará en sus funciones. En ausencia de ambos, el oficial 1.° tendrá á cargo el despacho de la oficina.

Esta disposición no obsta á que el Consejo de Administración del puerto, en cada caso, entregue la dirección provisional de la oficina al funcionario que estime conveniente.

DISPOSICIONES GENERALES

A) Quedan prohibidas las visitas particulares á las horas de oficina, así como los entretenimientos con particulares, á los empleados en servicio en las ramblas.

B) Quedan asimismo prohibidas las conversaciones particulares por teléfono á las horas de oficina.

C) Los empleados que según las disposiciones vigentes deban llevar uniforme, deberán presentarse siempre con éste. El uniforme deberá ser tenido en perfecto estado de conservación y abrochado correctamente. Fuera de las horas de servicio queda prohibido á estos empleados el uso del uniforme.

D) Los porteros no podrán ser enviados fuera de la oficina, sino en comisión de servicio.

E) Es deber de los empleados usar la mayor cortesía y buena disposición en sus relaciones con el público. El oficial 1.° atenderá especialmente las reclamaciones del público y les dará curso en el día hasta el director.

Si cualquiera persona deseara dejar constancia de su reclamación, el oficial 1.° deberá señalarle un libro con tal objeto.

Queda cometido también al oficial 1.° el deber de proporcionar al público los informes que le sean solicitados, salvo aquellos que tengan carácter confidencial.

F) Las horas de trabajo en la oficina, serán continuas, debiendo establecerse un turno especial de empleados con tal objeto.

Montevideo, octubre 2 de 1911.

Reglamento de la Capitanía general de puertos

DEL JEFE SUPERIOR DE LA REPARTICIÓN, CAPITÁN GENERAL DE PUERTOS

Artículo 1.° El capitán general de puertos es el jefe superior de todas las capitanías de la República, estando bajo la dependencia del Ministerio de Guerra y Marina, y correspondiéndole en aquel carácter los siguientes deberes y atribuciones:

Art. 2.° Cumplir y hacer cumplir todas las disposiciones marítimas en vigencia.

Art. 3.° Invertir, con arreglo á la ley de presupuesto, el importe de las asignaciones que la misma ley determina y de acuerdo con las necesidades de la repartición, rindiendo cuenta mensual á la contaduría general del Estado.

Art. 4.° Redactar la memoria anual de la Capitanía general y exigir las del litoral en igual período para su elevación al Ministerio de Guerra y Marina.

Art. 5.° Dar curso á todos los asuntos que se presenten, elevando al superior aquellos que por su naturaleza así corresponda.

Art. 6.° Al dictar resolución en solicitudes de particulares, dispondrá que se cumplan, previa reposición del papel sellado y timbres correspondientes, salvo en el caso que considere que esto podría lesionar gravemente intereses por producir demora.

Art. 7.° Elevar diariamente, con excepción de los días festivos, un parte circunstanciado al Ministerio de Guerra y Marina, conteniendo todas las novedades de relativa importancia que ocurran en el puerto.

Art. 8.° Presidir los exámenes de prácticos, maquinistas y patrones.

Art. 9.° Hacer levantar anualmente el inventario de todas las existencias de las oficinas y de las embarcaciones de su dependencia.

Art. 10. Prestar apoyo y los auxilios necesarios á las autoridades nacionales en todos los casos en que sean requeridos en forma.

Art. 11. Prestar igualmente á los capitanes marítimos ó cónsules extranjeros la protección que le fuere pedida, por medio de comunicación oficial, en los casos de faltas de disciplina á bordo.

Art. 12. Poner el « visto bueno » á los recibos de multas, sin cuyo requisito no se podrán hacer efectivas.

Art. 13. Tomar en tiempo de guerra todas las disposiciones extraordinarias de vigilancia que exijan las circunstancias, así como las de visita á las embarcaciones que entren, salgan ó existan en el puerto.

Art. 14. Dar diariamente la « orden general ».

Art. 15. Visitar é inspeccionar las oficinas y embarcaciones á objeto de asegurarse que todo el personal cumple con su deber y de que son observadas las instrucciones y disposiciones que dicte con respecto á la moral, aseo, distribución del servicio, de rancho, etc.

No pudiendo hacerlo personalmente, podrá comisionar á un empleado caracterizado para que practique dichas visitas é inspecciones.

Art. 16. Tomar, con carácter provisional, todas aquellas medidas no previstas por las ordenanzas ó reglamentos, siempre que la urgencia del caso no permita la inmediata consulta al superior, si se tratara

de asuntos de mayor importancia, la que sin embargo se efectuará dentro del término más breve posible, estándose á su resolución.

Art. 17. Autorizar la intervención de los empleados que corresponda para atender en todas las demandas de la gente de mar, pero con carácter puramente amigable y siempre que sea á pedido de las partes y se trate de asuntos de menor cuantía.

Art. 18. Proponer á la superioridad todas las reformas que considere convenientes para la mejor marcha de las reparticiones á su cargo.

Art. 19. Proponer al Gobierno el nombramiento de los empleados de su dependencia en los casos que así corresponda.

Art. 20. Suspender provisionalmente á los empleados que diesen motivo á esa determinación por faltas graves, elevando todos los antecedentes al Ministerio para la resolución correspondiente.

Art. 21. Nombrar ó remover el personal de foguistas y marineros y con autorización superior el de contramaestres, vigías, patrones, maquinistas y porteros.

Art. 22. Disponer la inspección de cascos y máquinas y el examen de maquinistas y patrones en los casos de necesidad perfectamente justificada, ó cuando lo determinen los reglamentos especiales.

Art. 23. Conceder licencia á los empleados por un plazo menor de un mes en casos debidamente comprobados, elevando á resolución de la superioridad las solicitudes por mayor término.

Art. 24. Nombrar peritos y tasadores en asuntos navales, en los casos que por disposiciones expresas no esté determinado el procedimiento.

Art. 25. Cuidar de que se practique con la debida exactitud el arqueo de buques, pudiendo presenciar la operación cada vez que lo creyere necesario.

SECRETARÍA

Oficial primero. — Artículo 26. Es el jefe de la secretaría, desempeñando á la vez las funciones de secretario general de la repartición, con las obligaciones y atribuciones que subsiguen.

Art. 27. En ausencia del jefe de la repartición, lo sustituirá por delegación, salvo que la superioridad disponga lo contrario.

Art. 28. Recibir las órdenes del jefe superior que por su conducto hayan de transmitirse á los empleados y dependencias.

Art. 29. Cuidar del orden y moralidad con que deben conducirse los empleados en el desempeño de sus cometidos, dando cuenta de cualquier falta en que incurrieren.

Art. 30. Tener á su cargo la caja, contabilidad y pagamentos de la repartición, con la debida autorización del jefe, llevando los correspondientes libros.

Art. 31. Entender en todas las compras y gastos de la repartición, haciendo los pedidos escritos á las casas proveedoras que deberán siempre llevar el « visto bueno » del jefe.

Art. 32. Controlar la recepción de todos los efectos que se adquieran y disponer su distribución á quienes y como corresponda, con la autorización superior.

Art. 33. Llevar un libro de compras y de toda adquisición que efectúe la repartición, en el que de-

berá hacerse constar el recibo personal de los oficiales, patrones, maquinistas y empleados correspondientes; cuyo libro detallará los efectos con sus pesos y medidas y servirá de control para el pago de las cuentas respectivas.

Art. 34. Llevar también un libro especial que registre las faltas y castigos que por ellas sean aplicados á los jefes, oficiales y empleados de la repartición, el que deberá contener en cada caso el « visto bueno » del jefe superior.

Art. 35. Disponer la forma en que los empleados en general deben llevar los libros y la que deba observarse en la tramitación de asuntos.

Art. 36. Recibir todos los asuntos, vigilando que se cumpla la ley de timbres y papel sellado en los que sea aplicable, poniendo diariamente al despacho y dándoles la dirección correspondiente, previa consulta con el jefe superior.

Art. 37. Redactar las notas, informes y resoluciones que dictare el jefe superior.

Art. 38. Inspeccionar el archivo siempre que lo crea necesario, así como los libros de todas las oficinas para exigir que ellos sean debidamente llevados con todo aseo y prolijidad.

Art. 39. Determinar el cometido de cada empleado de la secretaría, así como alterarlo cada vez que lo conceptúe necesario.

Art. 40. Alterar el horario de entrada y salida de los mismos empleados, en los casos que necesidades perentorias del servicio así lo exigieran.

Art. 41. Autorizar los decretos de simple trámite en solicitudes de particulares y en notas de las reparticiones públicas.

Art. 42. Firmar los presupuestos de la repartición, que deberán ser elevados con el « visto bueno » del jefe superior y previa su verificación.

Oficial segundo. — Artículo 43. Tendrá á su cargo la dirección y verificación de los trabajos del encargado de la estadística y de los auxiliares, transmitiéndoles las órdenes que le sean comunicadas por el oficial primero.

Art. 44. Dispondrá la formación y conservación del archivo.

Art. 45. Recibirá directamente todas las solicitudes y asuntos que se presenten á la secretaría, rechazando los que no se encuentren de acuerdo con las leyes de timbres y papel sellado.

Art. 46. No archivará ningún expediente sin que haya sido repuesto el papel sellado y timbres correspondientes y hará constar en el mismo la fecha y forma en que se ha hecho la reposición.

Art. 47. Deberá foliar y numerar todos los asuntos que se tramiten como los que deban ser archivados.

Art. 48. Hará extractar todos los asuntos en las carpetas respectivas.

Art. 49. Hará pasar á los libros respectivos la copia de todas las notas que dirija la repartición, así como la de sus presupuestos mensuales.

Art. 50. Responderá de la entrega de los papeles de buques á los consulados respectivos.

Art. 51. Resolverá el despacho de permisos de salida de las embarcaciones del tráfico del puerto.

Art. 52. Cuidará del envío puntual de los presupuestos y de la exactitud de éstos.

Art. 53. Llevará los siguientes libros:

A) Registro general del personal de la repartición, con expresión del empleo, fecha del nombramiento y sueldo mensual, anotando las alteraciones que por cualquier concepto puedan ocurrir.

B) Registro de entrada á la oficina de los empleados de secretaría.

C) Registro de faltas de asistencia y de licencias acordadas al personal de la repartición.

D) Registro de altas y bajas de patrones, marineros y gente de máquinas.

E) Registro de buques nacionales.

F) Registro del pago de sueldos á todo el personal de la repartición, debiendo figurar el recibo personal de cada empleado.

G) Registro de entrada y salida de asuntos.

H) Indice general de los asuntos que se archiven.

I) Registro general de los siniestros marítimos que ocurran en los puertos y aguas de la República.

Art. 54. En ausencia del oficial 1.° tendrá toda la responsabilidad de los trabajos de la oficina, concurrencia de los empleados á ella y trasmisión de las órdenes que en este caso recibirá directamente del capitán general de puertos.

Art. 55. Dará cuenta por escrito al oficial 1.° de las faltas de asistencia de los empleados de secretaría, así como de las de puntualidad á las horas de entrada establecidas.

Encargado de la estadística. — Artículo 56. Formará los estados y cuadros estadísticos del movimiento marítimo y de pasajeros del puerto de Mon-

tevideo, de acuerdo con los formularios que presente la dirección general de estadística.

Art. 57. Llevará al día y con toda corrección los libros que deben contener los estados mensuales y anuales del movimiento marítimo y de pasajeros que pase á la dirección del ramo.

Art. 58. Sin perjuicio de los trabajos de estadística relacionados en los artículos anteriores, hará también todos aquellos de oficina que le sean ordenados por sus superiores.

Art. 59. Reemplazará al oficial segundo en los casos de ausencia ó enfermedad, salvo disposición en contrario del jefe superior.

Auxiliares. — Artículo 60. Será de la obligación de estos empleados:

Efectuar el despacho de buques.

Llevar los libros de secretaría.

Escribir las notas, informes, estados, listas de pret y en general hacer todos los trabajos que determinen sus superiores inmediatos.

Art. 61. Los empleados de secretaría empezarán sus tareas á las 10 horas a. m. y las terminarán á las 4 horas p. m., salvo los casos que expresa el artículo 40.

Porteros. — Artículo 62. Estos empleados tendrán á su cargo el aseo y cuidado de las oficinas del señor jefe, secretaría, etc., y estarán á las órdenes inmediatas del oficial primero para todos los demás deberes que se relacionen con el servicio de la repartición.

OFICINA DE AYUDANTES

Artículo 63. La ayudantía funcionará permanentemente, desempeñando el cargo de jefe de la misma, en cada guardia, y con la denominación de « jefe de punto », el ayudante de mayor graduación militar ó aquel que designe el jefe superior de la repartición.

Art. 64. Los ayudantes en general permanecerán de guardia veinticuatro horas consecutivas y tendrán cuarenta y ocho horas francas, salvo los casos anormales ó cuando las exigencias del servicio público exigieran la alteración del horario, que será entonces modificado por el jefe superior en la forma que estime conveniente.

Art. 65. La oficina de ayudantes está bajo las inmediatas órdenes de la secretaría.

DEL JEFE DE PUNTO

Artículo 66. El jefe de punto se recibirá de la guardia á las 10 horas a. m., debiendo hacerse cargo de los útiles, libros, etc., de la oficina, previa verificación de que se encuentran aquéllos en la cantidad y estado correspondiente y éstos al día.

A ese efecto el jefe entrante y el saliente firmarán los estados respectivos.

Art. 67. El jefe de punto que entra de guardia, queda desde ese momento responsable de cuanto suceda durante ella, sin que pueda ejecutarse cosa alguna relativa á cualquier clase de servicio, sin conocimiento ó participación suya.

Art. 68. No podrá ausentarse de su puesto sin

previo permiso ni lo dará á sus ayudantes, en ningún caso, sin la venia del superior.

Art. 69. Vigilará personalmente y con la mayor frecuencia que los ayudantes, patrones, etc., cumplan estrictamente sus cometidos en la oficina, ramblas, dársenas, muelles, etc.

Art. 70. Firmará las carpetas de entradas y salidas de buques, verificando previamente la exactitud de sus datos.

Art. 71. Responderá de la exactitud y corrección con que deben llevarse los diferentes libros de la oficina, así como de los partes, estados, etc., que formulen sus subordinados.

Art. 72. Cuidar de que sean debidamente cumplidas todas las disposiciones y reglamentos que se relacionan con la navegación y buques fondeados en el puerto y antepuerto ó amarrados á las dársenas y muelles.

Art. 73. Cuidar igualmente de que las operaciones de embarco y desembarco de pasajeros en las dársenas y muelles, así como de los vapores á las embarcaciones menores se efectúen siempre con la presencia de un ayudante ó de un patrón en defecto de aquél, para que sean observadas las medidas de seguridad, de orden y demás que establezcan las disposiciones en vigencia.

Art. 74. Enviar los ayudantes á pasar la visita de entrada, conjuntamente con las autoridades sanitarias, á los transatlánticos y paquetes de los ríos que lleguen al puerto.

Art. 75. Hacer pasar la visita de salida á los vapores de los ríos.

Art. 76. Cumplir los mandatos judiciales sobre retención de buques y personas.

Art. 77. Disponer que sean practicadas las rondas diurnas y nocturnas en el puerto.

Art. 78. Impedir la salida de embarcaciones del puerto para el extranjero con correspondencia extraordinaria, sin que previamente intervenga el correo nacional.

Art. 79. Dar cuenta de la falta de asistencia y de la puntualidad en la hora de entrada de los ayudantes, auxiliar y vigía.

Art. 80. Prohibir que en las oficinas se reunan personas extrañas á la repartición á no ser para actos del servicio público, permitiéndolo á los reporters de la prensa al solo objeto de recoger las informaciones diarias.

Art. 81. Hacer avisar á los señores cónsules de la respectiva nacionalidad del buque, cuando se tenga conocimiento de haber ocurrido algún naufragio en aguas jurisdiccionales de la República.

Art. 82. Prestar en el primer momento á los particulares los auxilios precisos en caso de cualquier siniestro ó accidente en el puerto, hasta dar lugar á que lleguen los materiales de las empresas privadas, salvo cuando se trate de peligro de vidas en que permanecerán los elementos de la repartición hasta el último instante en que sean necesarios.

Art. 83. Enviar, — encontrándose ausentes los superiores, — la fuerza armada de que pueda disponer cuando sea requerida en forma, en los casos de motín á bordo, ó accidente grave en los buques surtos en el puerto.

Art. 84. Celar, en casos de malos tiempos, la aten-

ción y vigilancia de los oficiales de guardia para atender de inmediato á cualquier accidente del puerto, dársenas ó muelles; teniendo el mayor cuidado con todas las embarcaciones de la repartición, haciendo reforzar sus amarras, etc.

Art. 85. Observar con las autoridades de los buques extranjeros la cortesía y moderación que para estos casos establecen las prácticas del derecho internacional marítimo.

Art. 86. Elevar un parte diario con todas las novedades habidas durante las veinticuatro horas de su servicio.

AYUDANTES

Artículo 87. Además de las obligaciones que se establecen, dentro de los artículos 63 á 86, cumplirán todas aquellas del servicio público que impongan los superiores y las que á continuación se expresan:

Art. 88. Cuidar que los buques en general tengan las luces reglamentarias; que no arrojen lastre, basuras, ni residuos al mar; que no conduzcan mayor número de pasajeros que el determinado por las comisiones respectivas; que tengan maquinistas diplomados; que posean el número de botes y salvavidas correspondientes; que las embarcaciones de cargas no transporten mayor cantidad que la fijada por esta autoridad, y que todas las del tráfico, inclusive las de pesca, lleven el número de orden que sirve para reconocerlas.

Art. 89. Vigilar que los vapores de la carrera y los del puerto marchen con la velocidad dispuesta por las ordenanzas vigentes.

Art. 90. Impedir que las embarcaciones se amarren á las balizas.

Art. 91. Vigilar que no se practiquen trabajos de muelles ú obras marítimas que no estén debidamente autorizadas por la superioridad.

Art. 92. Visitar periódicamente los diques, varaderos y demás lugares de construcción y reparación de buques, para impedir esas obras á los que no hayan obtenido previamente la respectiva licencia de esta Capitanía general.

Art. 93. Prohibir que los menores de edad puedan dirigir el gobierno de ninguna embarcación.

Art. 94. Prestar el concurso que les sea pedido por los capitanes de vapores de los ríos, cuando se trate de verificar el número de pasajeros que conducen para este puerto.

Art. 95. Concurrir á la visita de sanidad para desempeñar, con toda corrección, los cometidos de policía marítima que les concierne, debiendo interrogar á los capitanes, si han tenido novedades durante el viaje, que corresponda comunicarse á la autoridad que representan.

Art. 96. Ofrecer los servicios de la repartición á los capitanes de buques que arriben con averías.

Art. 97. Ofrecer igualmente á los capitanes que hayan recogido náufragos en la mar, el transporte de éstos en el vapor de la repartición, debiendo atenderlos con toda solicitud.

Art. 98. Hacer comparecer á los prácticos que conduzcan los buques de ultramar, para constatar si están habilitados para el ejercicio de esa profesión y en caso negativo proceder á su detención.

Art. 99. Notificar á los capitanes si pueden ó no

entrar al antepuerto y en caso favorable hacerles saber que una vez terminadas las operaciones de carga y pasajeros deben ponerse en franquía para que el espacio ocupado puede ser utilizado por otro buque.

Art. 100. Impedir que persona extraña á la repartición sea conducida en embarcaciones de la misma sin previa orden del superior, salvo los funcionarios de correo y de policía.

Art. 101. Ofrecer las embarcaciones de la repartición á los diplomáticos ó elevados funcionarios nacionales y extranjeros, que se encuentren á bordo de los buques que visiten.

Art. 102. Prohibir que en las mismas embarcaciones se conduzca objeto alguno por ninguna persona, á excepción de la correspondencia ó equipajes de los funcionarios aludidos en el artículo anterior, cuando éstos así lo soliciten.

Art. 103. Cumplir en los casos de salvamentos de buques, las instrucciones siguientes, debiendo tener presente, para su mejor observancia, lo dispuesto en los artículos 1453, 1454, 1462, 1463, 1464 y 1477 del código de Comercio:

A) Llegado al lugar del siniestro, se procederá primeramente á ponerse á órdenes del capitán del buque náufrago, ofreciéndole á nombre de la repartición sus servicios y los de la gente que lo acompaña.

B) Hará respetar todas las resoluciones del capitán, debiendo tener presente que él es dueño de aceptar como de rechazar los auxilios que se le ofrezcan.

C) Deberá igualmente tener siempre presente que todas y cada una de las operaciones de salvamento, sólo pueden tener lugar bajo la dirección de la autoridad marítima, que él y el práctico mayor representan en el paraje del siniestro.

D) Subirá inmediatamente á bordo del buque y tomará cuenta detallada y por escrito de todos los efectos, esto es, bulto por bulto, que se trasborden á las lanchas, especificando los que resulten con avería, merma, etc.

E) En cada embarcación colocará un marinero á fin de que éste vigile y custodie los artículos que haya recibido.

F) Despachará las embarcaciones con bandera amarilla para que comuniquen previa y únicamente con la autoridad marítima, y les dará un pase que indique el número de pasajeros, clase y cantidad de carga que conduzcan y si es algún vapor, las operaciones que haya efectuado.

Dicho pase debe entregarlo al marinero de la Capitanía y en su defecto al patrón de la lancha.

Si el buque náufrago tuviera médico, remitirá el certificado de éste, respecto á su estado sanitario é higiénico, adjuntando á la vez el libro clínico de á bordo y las patentes de sanidad.

G) No permitirá trabajar á ninguna embarcación si no le presenta la licencia escrita de esta Capitanía.

H) Por cada embarcación que salga, mandará un parte minucioso de todas las operaciones que hasta ese momento se hayan podido realizar.

I) Impondrá el debido orden en todas las tripulaciones de las embarcaciones salvadoras, pudiendo

tomar las medidas preventivas que conceptúe convenientes para garantirlo.

J) Llevará uno ó más escribientes y los marineros necesarios, estos últimos armados, para el cumplimiento de estas disposiciones.

K) Hará cumplir las disposiciones que adopte el práctico mayor de acuerdo con el capitán del buque que se trata de salvar.

L) Salvado ó perdido el buque, pasará un parte bien explícito, independientemente del que pase el práctico mayor, de los trabajos realizados, acompañando un inventario ó relación fiel de todos los objetos salvados, haciéndolo en la forma que se establece en el inciso *D*.

Art. 104. Tomar, en los accidentes y ocurrencias marítimas que no estén reglamentadas, el mejor partido de la situación en que se encuentren.

Art. 105. Responder del exacto cumplimiento de las órdenes que reciban además de las reglamentadas.

PRÁCTICO MAYOR

Artículo 106. Sin perjuicio de utilizarse sus servicios profesionales en cualquier comisión, tendrá los siguientes deberes:

Art. 107. Recorrer diariamente y siempre que sea necesario la rada, antepuerto y dársenas á objeto de hacer cumplir á los buques las disposiciones reglamentarias sobre fondeadero, amarradero, etc.

Art. 108. Informar sobre los lugares más apropiados para la colocación de amarrazones, interviniendo en la inspección de sus materiales para co-

nocer si están de acuerdo con el porte del buque que va á utilizarlos.

Art. 109. Concurrir en los casos de siniestros marítimos para dirigir las operaciones de salvamento de acuerdo con el capitán del buque y dentro de las disposiciones legales que rigen la materia, debiendo elevar el parte de toda su actuación al finalizarse las operaciones respectivas.

Art. 110. Pilotear y amarrar en lugar apropiado los buques que por incendio ó inminencia de irse á pique, haya necesidad inmediata, como medida de orden público, de removerlos de su fondeadero á efecto de que en ningún caso puedan ser un obstáculo ó formar un escollo para la navegación.

Art. 111. Dirigir la colocación de boyas y balizas en el puerto ó en los lugares que se dispusiere.

Art. 112. Formar parte de la Comisión inspectora de buques cuando así lo determine el jefe superior.

Art. 113. Entender en todas las cuestiones relativas á los prácticos en general, formando parte de la mesa examinadora de los mismos.

Art. 114. Intervenir en los asuntos de conciliación por choques, abordajes, diferencias entre capitanes y prácticos por cuestión de honorarios, etc., siempre que lo disponga el jefe superior.

Art. 115. Producir los informes que le sean pedidos por el jefe superior ó la secretaría.

Art. 116. Llevar el libro de observaciones meteorológicas.

Art. 117. Elevar diariamente á las 10 horas a. m., un parte escrito dando cuenta de las novedades de su incumbencia y de los servicios prestados en las últimas 24 horas.

Art. 118. Concurrir á la oficina todos los días hábiles, — con excepción de los domingos, — á las 8 horas a. m., retirándose á la puesta del sol, salvo los casos extraordinarios en que sus servicios sean necesarios fuera de aquellas horas.

INSPECTOR MECÁNICO

Artículo 119. Concurrirá á la repartición todos los días hábiles y permanecerá en ella las horas determinadas para los empleados de secretaría, sin perjuicio de asistir fuera de dicho horario cuando lo exijan las necesidades del servicio; correspondiéndole desempeñar las funciones siguientes:

Art. 120. Inspeccionar quincenalmente y siempre que fuere necesario, el estado de las máquinas, calderas y accesorios de los vapores de la repartición, dando cuenta por escrito de su resultado.

Art. 121. Indicar las reparaciones que sea necesario practicar en el departamento de máquinas de las mismas embarcaciones, y vigilar su ejecución, ya se efectúen por el personal de á bordo como por cualquier establecimiento mecánico particular.

Art. 122. Intervenir en todos los pedidos que formulen los maquinistas, informando sobre los artículos que deban proveerse y en las proporciones convenientes, debiendo examinar las calidades de los efectos que se adquieran.

Art. 123. Tomar nota de las herramientas y artículos consumidos, á los fines de su debida fiscalización.

Art. 124. Cumplir con todos los cometidos que de-

terminen los reglamentos de inspección de máquinas y cascos.

Art. 125. Formar parte de la mesa examinadora de maquinistas y foguistas.

Art. 126. Informar sobre las condiciones de idoneidad de la gente de máquinas, sin cuyo requisito no podrá ser nombrado en los vapores de la repartición.

Art. 127. Practicar el arqueo de todas las embarcaciones según las reglas vigentes en la República, siempre que se disponga la operación por la Capitanía general de puertos, debiendo esta dependencia percibir los honorarios ó emolumentos que correspondan en todos los casos para ser vertidos á rentas generales de la Nación.

Art. 128. Producir todos los informes que le sean pedidos por el superior.

Art. 129. Desempeñar todas aquellas comisiones que le sean conferidas por la repartición, de acuerdo con la naturaleza de su empleo.

INTÉRPRETE

Artículo 130. Concurrirá diariamente á la oficina, permaneciendo en ella desde la salida á la puesta del sol.

Art. 131. Asistirá á las visitas de sanidad para prestar sus servicios profesionales al médico, ayudante de la repartición y agentes oficiales de inmigración.

Art. 132. Efectuará los trabajos de traducción que determine el jefe superior ó la secretaría, de todo documento que se relacione con el servicio público.

MAESTRO MAYOR DE RIBERA

Artículo 133. Es el jefe del taller de carpintería, estando bajo sus inmediatas órdenes los oficiales carpinteros, calafates, aprendices, etc., del mismo.

Art. 134. Le corresponde dirigir y trabajar también con sus subordinados en todas las obras de carpintería, de reparación y conservación de las embarcaciones y de los edificios de la repartición.

Art. 135. Correspóndele igualmente formar parte de la comisión inspectora de buques, estando obligado á llenar todos aquellos cometidos que, dentro de su profesión, le señale el jefe superior.

Art. 136. Para el personal de carpintería regirá el horario siguiente, sin perjuicio de poder ser alterado en casos extraordinarios del servicio público:

Del 1.° de abril al 30 de setiembre, desde las 7 horas á las 11 horas a. m., y de la 1 hora hasta las 5 horas p. m.

Del 1.° de octubre al 30 de marzo, desde las 6 horas 30 á las 11 horas a. m., y de las 2 horas hasta las 6 horas p. m.

AUXILIAR DE AYUDANTÍA

Artículo 137. Tendrá á su cargo el servicio de escrituración de la oficina, á la que concurrirá diariamente de 8 horas a. m. hasta la puesta del sol.

Art. 138. En casos necesarios, efectuará el servicio de ayudante en comisión.

VIGÍA DEL CERRO

Artículo 139. Deberá transmitir á la oficina de Ayudantes, por comunicación telefónica ó por medio de señales, los buques que aviste, dando todos los detalles posibles.

Art. 140. Media hora antes de la salida del sol, hará saber los buques que hubieren llegado al puerto durante la noche.

Art. 141. No podrá abandonar su puesto en el lugar que se le designe, sin previo permiso, siendo sus horas de servicio desde el amanecer hasta la puesta del sol.

VIGÍA DEL PUERTO

Artículo 142. Además de recibir las comunicaciones del vigía del Cerro, tendrá á su cargo los teléfonos de la repartición, desempeñando todas aquellas comisiones del servicio público que disponga el superior.

Su permanencia en la oficina será de la salida á la puesta del sol.

DEL OFICIAL ENCARGADO DE LAS FUERZAS DE LA REPARTICIÓN

Artículo 143. Este cargo será desempeñado, con carácter de amovible, por uno de los ayudantes que no tenga grado superior al de capitán y sea designado por el jefe de la repartición.

Art. 144. El oficial encargado de la fuerza depen-

derá directamente del jefe superior, con los cometidos que subsiguen:

Art. 145. Pasará diariamente revista á la gente de embarque, cuidando de que se encuentre perfectamente uniformada.

Art. 146. Pasará igualmente revista de uniformes y de aseo personal á toda la gente, inclusive las tripulaciones de los vapores, los días miércoles y domingos, dando cuenta de la pérdida de cualquier prenda ó de su rotura, por negligencia comprobada, á objeto de serle cobrado su importe ó de imponerle el correctivo correspondiente.

Art. 147. Hará coser, repasar y limpiar la ropa por cada individuo, obligándoles á la reposición á su costo de los botones ú otros objetos que le faltaren.

Art. 148. Pondrá especial cuidado de que la gente que salga franca ó de paseo, vista correctamente el uniforme con todas sus prendas, prohibiendo terminantemente usar otras que las reglamentarias y que lleve armas.

Art. 149. Dispondrá que cada marinero se provea á su costo y donde lo crea más conveniente, de los enseres siguientes: un cepillo para la ropa, un cepillo para calzado, betún, hilo negro y blanco, agujas, tijeras, cuatro sábanas, dos fundas, dos toallas y un candado para la cajonada.

De los ejercicios de remo. — Artículo 150. Hará practicar con la frecuencia posible ejercicios de remo en una ó más falúas á la vez, haciéndose también ensayos de las distintas bogas y de los honores reglamentarios que corresponden hacer á esas pequeñas embarcaciones.

De la instrucción militar. — Artículo 151. Dará constantemente instrucción militar á la gente y enseñanza del manejo del fusil del sistema que posea la repartición.

Del orden, moralidad y aseo. — Artículo 152. Cuidará con especial empeño de que reine siempre el mayor orden y moralidad entre la gente, para cuyo efecto dispondrá que el contramaestre, ó en su defecto el patrón ó un cabo, permanezca en la cuadra tanto en el día como durante la noche.

Art. 153. Tratará de que sean mantenidos en el mayor aseo los alojamientos de la cuadra, cocina, letrina, etc.

Art. 154. No permitirá que los marineros se estacionen en la cocina, corredor ó piletas.

Art. 155. Hará anunciar por medio del toque de clarín las horas del rancho, poner y levantar mesas, cuidando de que se observe la mayor compostura.

Art. 156. Todos los miércoles y domingos después de la revista, hará leer las disposiciones penales del código Militar, haciendo presente á la gente que su lectura responde no solamente á instruirles de esas disposiciones, sino también para que en ningún caso puedan alegar ignorancia.

De las comidas. — Artículo 157. Hará anunciar por medio del toque de clarín la hora del desayuno, del almuerzo y de la comida, cuidando de que se observe la mayor compostura.

Art. 158. Dispondrá que el patrón de servicio se coloque en una de las cabeceras de la mesa para guardar el orden y hacer la equitativa distribución del rancho.

Art. 159. Deberá diariamente inspeccionar los alimentos antes de ser llevados á la mesa.

Art. 160. Dispondrá el rechazo de los artículos que no sean de recibo.

Art. 161. Dispondrá que la alimentación sea sana y abundante, controlando las compras y sus precios á fin de que la gente no pueda ser nunca explotada por los proveedores.

Art. 162. Vigilará de que en la cuadra no sean introducidas bebidas, ni permitirá visitas particulares.

Del servicio. — Artículo 163. Hará diariamente la distribución del servicio; determinando las diferentes guardias del día y de la noche, la gente de embarque, la de fajina y la de retén; empleando el más riguroso turno para todos los cometidos y sin exceptuar individuo alguno.

Art. 164. Proporcionará á los señores jefes de punto la gente que sea pedida para las comisiones del servicio público, únicamente.

Art. 165. Cuidará que la gente de fajina vista la ropa correspondiente á tal servicio.

Art. 166. Señalará las horas en que deba recogerse y levantarse la gente, la del desayuno y comidas, indicando el tiempo que deban emplear en estos últimos actos, los que se harán conocer igualmente por toques de clarín.

Art. 167. Señalará los días en que deba hacerse el lavado de ropas.

Art. 168. Pondrá en conocimiento del superior, cualquier novedad que ocurra, en el acto de tener ella lugar.

Art. 169. Concederá la venia que se le pida por los patrones ó marineros para hablar con el superior.

De las licencias. — Artículo 170. No concederá licencia á individuo alguno sin el conocimiento y asentimiento del superior.

Art. 171. Dará diariamente puerta franca á una tercera parte de la gente, desde la puesta del sol á la salida del mismo.

Art. 172. Los domingos y días festivos concederá francos durante el día en la misma proporción y por el más severo turno.

Art. 173. Reinando fuertes temporales no se darán licencias, debiendo entonces permanecer toda la gente en la cuadra para atender á las necesidades del servicio.

Art. 174. En los casos de malos tiempos, dormirá en la repartición, así como el contramaestre y patrones francos.

De los castigos. — Artículo 175. Hará cumplir las penas que imponga el superior á los individuos que hayan cometido faltas leves.

Art. 176. Con los delincuentes de faltas graves, se procederá en la forma que establezcan las leyes y disposiciones vigentes.

Del Depósito. — Artículo 177. Hará cuidar y limpiar con prolijidad y frecuentemente todo el armamento y correaje, poniéndose al efecto de acuerdo con el encargado del depósito.

Art. 178. Tratará de la buena guarda y conservación de las municiones, haciéndolas probar cuando

lo considere necesario á objeto de no encontrarse ningún tropiezo en un momento dado.

Art. 179. Cuidará también de la buena conservación de todos los enseres y útiles que existen en la cuadra para el servicio de falúas, disponiendo la tarea diaria que en este sentido corresponda hacer á cada patrón y á cada marinero, y dando cuenta de cualquier desperfecto que note y la causa que lo hubiera originado.

De los libros y estados. — Artículo 180. Diariamente pasará un parte detallado de las novedades que puedan ocurrir entre la gente.

Art. 181. Elevará, conjuntamente con el parte, un estado demostrativo de la fuerza existente, especificando las licencias concedidas, faltas habidas, comisiones ordenadas, deserciones ocurridas y altas y bajas.

Art. 182. Llevará los siguientes libros:

A) De altas y bajas.
B) De licencias.
C) De disciplina.
D) De revistas.
E) De altas y bajas del hospital.
F) De inventarios y controlización de pañoles, cuadra, falúas y chinchorros.
G) De filiaciones.
H) De número de orden de los marineros.
I) De faltas.
J) De órdenes generales.
K) De domicilios.
L) De contratas.

Disposiciones generales. — Artículo 183. Podrá solicitar el concurso del encargado del depósito para el asiento de los libros y confección de estados.

Art. 184. No permitirá que ningún marinero, ni clase, vista de paisano sin previa autorización superior.

Art. 185. Presenciará el pago de los haberes de la gente, que efectúe el habilitado de la repartición.

Art. 186. No permitirá que los clases ni los marineros anden con el uniforme roto ó desaseado en ninguno de los casos de servicio, incluso los de fajina.

Art. 187. Cuidará que los clases cumplan y hagan cumplir exactamente las ordenanzas vigentes como también las órdenes verbales que reciban para todo servicio.

Art. 188. Nombrará á un encargado del pañol número 1, el que tendrá á su cargo todos los enseres de falúas y demás existencias que en él hubiere, nombrándosele un ayudante que estará encargado del pañol de pinturas; ambos pañoles serán inventariados, llevándose una prolija controlización de entradas y salidas, de lo que será único responsable el pañolero; éste tendrá por su cargo el izar ó arriar el pabellón, cuidando que las banderas estén en buen estado, é izando las más chicas los días de lluvia ó mal tiempo.

Art. 189. Los días miércoles y domingos, ordenará que no se recojan las camas hasta después de la revista.

Art. 190. Elevará diariamente un parte con la nómina de los arrestados, especificando el tiempo y causa del arresto.

Art. 191. Elevará también diariamente al conoci-

miento y resolución superior, una relación de todas las solicitudes que le sean presentadas por el personal de la repartición.

Art. 192. Tendrá siempre presente que si el interés del servicio exige que la disciplina sea firme, quiere al mismo tiempo que sea paternal. Todo rigor innecesario, todo castigo arbitrario puede dar lugar á desagrados; todo acto ó propósito no justificado de un superior hacia sus subalternos está severamente prohibido.

Art. 193. Tendrá también presente que los miembros de la jerarquía militar, cualquiera que sea su grado, deben tratar con bondad á sus subordinados, ser para ellos guías solícitos, demostrando así interés y usar todas aquellas consideraciones á que son acreedores ciudadanos en cuyo valor y sentimiento del deber, descansa la seguridad de la Nación.

Art. 194. El oficial encargado de la fuerza estará presente antes de la salida del sol para dar las órdenes correspondientes y presenciar los ejercicios. Se retirará después de la puesta del sol dejando arreglado el servicio y dando cuenta de las novedades ocurridas en el día.

DEL OFICIAL DE GUARDIA DE LA PREVENCIÓN

Artículo 195. Este oficial será designado diariamente por el jefe superior de la repartición en la «orden general».

Art. 196. Estará bajo la inmediata dependencia del oficial encargado de la fuerza y en su ausencia recibirá órdenes directamente del jefe superior ó de quien haga sus veces.

Art. 197. Hará que las órdenes generales de la guardia y las particulares que se le hayan entregado, se cumplan estrictamente, avisará al oficial encargado de la fuerza á las horas en que debe dar lugar algún toque de obligación; y en general ayudará á éste en su cometido de hacer guardar orden y aseo en la cuadra, cuerpo de guardia, y en todas las dependencias á su cargo, haciendo que los cabos de guardia no se distraigan de los deberes que les están encomendados.

Art. 198. Hará reconocer los enfermos que haya en la guardia ó entre los presos, á la hora reglamentaria.

Art. 199. Llevará una libreta donde se anotarán las órdenes particulares de la guardia.

Art. 200. Tratará de mantener en perfecto estado el horario, relaciones del servicio, de presos, puertas francas, etc., que existan en el cuerpo de guardia.

Art. 201. Tendrá pronta la gente para los ejercicios á las horas reglamentarias, especialmente los que son á primera hora.

Art. 202. Visitará á menudo de día y de noche todas las reparticiones á su cargo, como ser cuadras, calabozos, puntos indicados para plantones é imaginarias, haciendo que el cabo de guardia recorra cada 20 minutos los sitios en que haya apostados centinelas ó imaginarias, lo mismo que los amarradores de falúas y chinchorros.

Art. 203. Hará que todas las noches después de lista, el patrón y cabo de servicio lean á los marineros las instrucciones de remos, honores y saludos, como también las leyes penales del código Militar.

Art. 204. No permitirá en el cuerpo de guardia

la visita de particulares, ni que se estacionen marineros de la repartición ú otras reparticiones.

Art. 205. Cuidará de hacer sacar las capas á las embarcaciones que están en tierra, cuando llueva, sea de noche ó de día.

Art. 206. Será el único responsable del orden general en ausencia del oficial encargado de la fuerza, dando cuenta al superior de todas las novedades.

Art. 207. Tendrá listos todos los partes y novedades de ordenanza al relevo de guardia.

Art. 208. Tendrá especial cuidado con el horario referente al pabellón, formando la guardia y escuadras que estén en la cuadra, cinco minutos antes de la hora.

PATRONES DE VAPORES

Artículo 209. Todo patrón recibirá y entregará el buque por inventario, que será levantado y firmado en presencia de la persona que con ese objeto designe la Capitanía.

Art. 210. La tripulación del vapor estará bajo las órdenes del patrón, correspondiendo á éste el hacer observar la mayor circunspección y disciplina en el cumplimiento de sus obligaciones.

Art. 211. No dará licencia, ni permitirá salir á ningún tripulante de á bordo cuando esté atracado á los muelles ó vapores, ni tampoco dar voces que afecten el orden y disciplina que deben observar en todos sus actos.

Art. 212. Marchará de perfecto acuerdo con el maquinista para todos los movimientos y maniobras que tenga que hacer en sus viajes.

Art. 213. Debe hacer presente al maquinista el ar-

tículo 229 de sus obligaciones y tener á su bordo provisiones de boca para sesenta horas de viaje, cuidando que diariamente se llenen los depósitos del agua.

Art. 214. El patrón es el único responsable del servicio reglamentario de á bordo, debiendo conservar el buque con el mayor aseo, tanto exterior como interiormente.

Art. 215. El baldeo debe hacerse sin usar la potasa y sí únicamente cuando lo crea necesario, jabón y arena, debiendo tener cuidado de no manchar las pinturas de la casilla y cámara.

Art. 216. La limpieza de bronce se hará diariamente, después de concluído el baldeo.

Art. 217. Los días que corresponda, hará que los tripulantes efectúen el lavado de ropa en la pileta, y no permitirá que se lave ropa á bordo.

Art. 218. No permitirá que los tripulantes se estacionen ni coman en la timonera ó en la cocina, ni se acuesten en la cámara cuando van á hacer la limpieza.

Art. 219. Llamará la tripulación al toque de diana para tomar el desayuno y concluído éste empezará el baldeo.

Art. 220. Hará izar y arriar la bandera cuando lo haga la Capitanía general de puertos, mandando que la tripulación se ponga firme y haga la venia dando frente á popa hasta que se concluya de izar ó arriar.

Art. 221. El vapor de servicio debe estar siempre pronto á la salida del sol para ir donde se le ordene, si no tuviese órdenes extraordinarias que cumplir.

Art. 222. El armamento y correaje será entregado á cada tripulante para su aseo y conservación, nume-

rándolo y colocándolo en los armeros, de donde no se debe sacar sino para la limpieza y revista que se hará todos los días miércoles y domingos.

Art. 223. Cuando el vapor esté de servicio, la tripulación estará uniformada correctamente y con el mayor aseo, haciéndola vestir con ropa de faena para las limpiezas ó cuando están en la amarrazón.

Art. 224. El patrón observará al maquinista cualquier desperfecto que note, falta de aseo ó rotura en el departamento de máquinas, para que se repare en el acto.

Art. 225. Dará cuenta á su jefe inmediato ó al que lo represente, de cualquier novedad que hubiere á bordo.

Art. 226. El patrón nombrará un marinero para que se haga cargo del aseo y conservación de los útiles que corresponden á la farolería.

Art. 227. No permitirá tener la cocina encendida después de puesto el sol.

Art. 228. Al ponerse en marcha el vapor, deberá cerciorarse de que no existe cabo alguno de la parte exterior que pueda ser tomado por la hélice.

Art. 229. El patrón es el único responsable de todas las faltas disciplinarias que cometan sus tripulantes, como asimismo de las faltas de objetos, roturas y averías que se produzcan á bordo, siempre que se compruebe haber habido negligencia ó impericia por su parte.

MAQUINISTAS

Artículo 230. Todo maquinista recibirá y entregará la máquina y útiles que corresponden á su repartición, por un inventario que tomarán de acuerdo

con la persona que designe la repartición, firmándolo y quedando responsable de todo lo recibido.

Art. 231. El maquinista debe poner especial cuidado en la conservación y aseo de todo el material á su cargo, como también en la parte del casco y casilla que ocupa su repartición.

Art. 232. Todos los días lunes se completarán las carboneras, siendo el maquinista responsable de que sea justa la cantidad que se recibe de carbón y correspondiente al vale.

Al mismo tiempo que solicita hacer carbón, dará cuenta de si tiene á bordo todos los útiles de la máquina como para una navegación de cuatro días.

Art. 233. Los guinches ó molinetes á vapor que estén en cubierta, como todo lo que pertenece á la luz eléctrica, son de su responsabilidad, para lo cual debe encargar un foguista para su aseo y conservación.

Art. 234. Cuidará del consumo del combustible y del de provisiones á su cargo con especial atención.

Art. 235. Debe hacer observar al personal de máquinas, cuando se encuentre de servicio, la mayor corrección en el vestir cuando sale á cubierta y vestir de uniforme los que estén francos.

Art. 236. El maquinista está bajo las inmediatas órdenes del patrón del vapor, con quien debe marchar de perfecto acuerdo para los viajes y movimientos del buque, dándole cuenta de cualquier novedad que hubiere en su repartición.

Art. 237. El maquinista es el único responsable de todo lo que suceda en su repartición, tanto en el personal á sus órdenes, como en el material, faltas, roturas ó averías que se produzcan en la máquina,

siempre que haya negligencia ó impericia por su parte.

Art. 238. Siempre que se produzca una avería en la máquina, ó caldera, dará cuenta inmediatamente por escrito al inspector mecánico.

Art. 239. Todos los 25 de cada mes hará el pedido de útiles para su repartición.

Art. 240. Cada dos meses dispondrá de cuatro días durante los cuales se apagarán los fuegos y se limpiarán las calderas.

ESCRIBANÍA DE MARINA

Artículo 241. Tendrá todos los cometidos determinados en la ley de su creación, estando bajo la exclusiva dependencia de la Capitanía general de puertos.

Art. 242. Las formalidades que deban exigirse para el registro de protestas, etc., serán establecidas por la Capitanía general de puertos.

Art. 243. Autorizará sin ningún gravamen las contratas de marineros de la repartición y sus dependencias.

Art. 244. Elevará anualmente una memoria de los trabajos efectuados.

Art. 245. Las horas de oficina serán las mismas señaladas para los empleados de secretaría.

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 246. En las oficinas no será admitida ninguna solicitud que se presente á nombre de otro, sin la presencia de la persona interesada directa-

mente en el asunto, salvo que se acompañe poder en forma.

En caso de que el interesado no supiera firmar, podrá hacerlo otro á su ruego, pero en la misma oficina donde sea presentado el escrito, lo que hará constar el empleado que lo reciba.

Art. 247. No podrán ser dados de alta como marineros los menores de edad, aunque lo soliciten sus padres ó tutores.

Art. 248. Los certificados acerca de la conducta de los empleados en general, sólo podrán ser expedidos por el jefe superior de la repartición.

Art. 249. Los empleados superiores no podrán constituirse en depositarios de fondos pertenecientes al personal subalterno.

Art. 250. Ningún empleado podrá admitir gratificación alguna por los servicios que pueda prestar al público en el desempeño de sus funciones oficiales, salvo en casos excepcionales, con previa autorización del capitán general de puertos.

Art. 251. Los empleados deben observar la debida circunspección con todas las personas que concurren á las oficinas.

Art. 252. Ningún empleado podrá ocuparse, en forma alguna, de la tramitación de asuntos particulares.

Art. 253. Los empleados deben guardar la mayor reserva en los asuntos que se ventilan ó tramitan en la repartición, así como de los que existen en el archivo, no pudiendo dar conocimiento de éstos sin previa autorización del jefe superior.

Art. 254. Las solicitudes de licencias deben ser presentadas por escrito al jefe superior, expresando

la causa; no pudiendo abandonar el puesto sin que al empleado le haya sido comunicada oficialmente la otorgación del permiso.

Art. 255. Todo empleado que por causa de enfermedad no pueda concurrir á sus tareas, deberá hacerlo saber por escrito al jefe superior antes de la hora en que corresponda entrar al ejercicio de sus funciones.

Art. 256. En las horas de oficina los empleados deben ocupar sus puestos, no pudiendo ausentarse de ellos, ni aún momentáneamente, sin permiso del superior inmediato.

Art. 257. Las faltas de concurrencia, no justificadas en tiempo, serán castigadas, en los primeros cuatro días, con descuento en el haber del tiempo que dejen de asistir á sus tareas y cuyo importe será distribuído entre el personal que sufra el respectivo recargo de tareas si se trata de militares, pero si fueren empleados civiles se procederá en la forma preceptuada por el artículo 12 del decreto de 21 de enero de 1905.

Vencido el plazo se pedirá al Gobierno la exoneración del empleado remiso.

Art. 258. Los empleados omisos en la asistencia á las horas de servicio y que después de reconvenidos hasta dos veces consecutivas, — de lo que se dejará constancia escrita, — reincidan en la misma falta, serán suspendidos de su cargo dándose cuenta á la superioridad para la resolución que corresponda.

Normas provisorias para el atraque de los buques

Artículo 1.º Para obtener permiso de atraque debe hacerse el pedido ante el inspector de tráfico antes de las 8 p. m. si el atraque ha de efectuarse en la mañana del día siguiente y antes de las 10 a. m. si el atraque ha de efectuarse el mismo día por la tarde.

Los pedidos de atraque deben ser hechos por el agente ó consignatario del buque, quien efectuará el pago de los derechos, según tarifa, una vez terminadas las operaciones del buque en el muelle.

Art. 2.º Los pedidos de atraque deberán ser hechos por escrito, en formularios que suministrará el inspector de tráfico. Concedido el permiso se entregará al solicitante la respectiva orden mediante recibo que firmará al pie de la solicitud.

Art. 3.º El turno se basará en el orden en que se presenten los pedidos, asignándose los puestos libres en primera, segunda ó tercera andana de costado ó perpendicularmente al muelle.

Art. 4.º El permiso para el atraque se dará siempre con la obligación de permitir el pasaje sobre el buque á favor de los colocados paralelamente en segunda ó tercera andana.

Quedan también obligados los buques:

Inciso 1.º A facilitarse recíprocamente las operaciones de carga y descarga, abriéndose cuando el de la parte interior deba salir y admitiendo planchadas que no obsten á sus propias operaciones ó los perjudiquen de alguna manera.

Inciso 2.° A poner las defensas necesarias entre ellos y contra el muro de muelle al cual estén atracados.

Inciso 3.° A facilitar los cabos necesarios para ser amarrados en tierra.

Inciso 4.° A cumplir las órdenes del inspector de tráfico una vez atracados á los muelles.

Art. 5.° Se perderá el turno si no se presenta el pedido á las horas indicadas antes; si no se acepta el lugar asignado y si el atraque no se efectúa en el tiempo ya determinado, á menos que el retardo se deba á causa de fuerza mayor debidamente constatada.

Art. 6.° Los buques que hayan perdido su turno sólo pueden atracar después de los regularmente inscriptos en el registro de pedidos. El atraque se concede entonces de acuerdo con la hora de presentación del nuevo pedido y caso de simultaneidad de los pedidos, tiene preferencia el primer inscripto.

Art. 7.° Para el atraque de buques que han de cargar mercaderías, regirán las mismas normas; pero tratándose de buques ya atracados para la descarga, se considerará como fecha de pedido aquella en que haya terminado la operación de descarga.

Art. 8.° En el pedido de atraque se indicará el paraje en que se desea efectuarlo y la manera con respecto á la colocación paralela ó perpendicular al muro y el tiempo que se considera necesario para la operación. El inspector de tráfico podrá, al otorgar el permiso de atraque, modificar según lo considere conveniente, las condiciones del pedido.

Art. 9.° El plazo de atraque se contará desde el

mismo día en que tenga lugar si se efectúa antes de las 12 m. y desde el día siguiente si el atraque ha tenido lugar después de dicha hora. Las fracciones de día se cuentan como días enteros.

Si el desatraque se efectúa en el mismo día del atraque, se cobrará el derecho de un día.

Si el buque desatracado vuelve al muelle para una operación complementaria de menos de dos horas, no se le cobrará el nuevo atraque.

Art. 10. El inspector de tráfico dará aviso á la inspección del Resguardo por medio de formularios impresos, de todo permiso de atraque concedido, á fin de que las operaciones de embarque y desembarque de cargas sean efectuadas de acuerdo con las prescripciones aduaneras. Por el mismo medio comunicará también el desatraque de los buques.

Art. 11. El agente ó consignatario deberá dar aviso por escrito, de la terminación de las operaciones del buque atracado, al inspector de tráfico, con anticipación de un día, en defecto de lo cual se contará doble para el pago del derecho de muelle el día en que se verifique al desatraque.

Art. 12. Mientras no sea posible establecer la regularidad en el atraque de los buques en los distintos sitios del puerto, queda fijado el costado Oeste del muelle B para el atraque de los veleros de ultramar.

Art. 13. Excepcionalmente podrá concederse permiso de atraque á los veleros en otros puntos del puerto, cuando lo permita el movimiento que por éstos se efectúa, de lanchas con cargas de importación, exportación y removido. Los vapores con itinerario fijo tendrán siempre preferencia para el atraque en todos los muelles y dársenas.

Tarifa para el servicio de prácticos en el puerto de Montevideo

Tonelaje de registro neto	Ante - Puerto	Dársena I	Dársena II
Hasta . . 500	$ . . 6.00	$ . . 8.00	$ . . 10.00
» . . 1.000	» . . 8.00	» . . 10.00	» . . 12.00
» . . 1.500	» . . 10.00	» . . 12.00	» . . 14.00
» . . 2.000	» . . 11.00	» . . 13.00	» . . 15.00
» . . 3.000	» . . 12.00	» . . 14.00	» . . 16.00
» . . 4.000	» . . 13.00	» . . 15.00	» . . 17.00
» . . 5.000	» . . 14.00	» . . 16.00	» . . 18 00
Y más de 6.000	» . . 15.00	» . . 17.00	» . . 19.CO

Cambios. — En el antepuerto: el 50 °/₀ de la tarifa. En las dársenas: el 30 °/₀ de la tarifa.

Servicio nocturno. — Hasta media noche: el 25 °/₀ de la tarifa (aumento). Toda la noche: el 50 °/₀ de la tarifa (ídem).

Retenciones en barcos que no hagan movimientos. — Media noche: $ 2.50. Toda la noche: $ 5.00. Embarques que quedan sin efecto: $ 2.00.

Buques de guerra. — El 50 °/₀ de la tarifa, teniendo en cuenta el tonelaje de desplazamiento.

Tarifa para el servicio de remolcadores en el puerto (1)

	Vapores de 2000 á 2500 toneladas de registro neto
De la rada exterior al antepuerto y muro cabecera del muelle A ó viceversa.....	$ 35.00
De la rada exterior á los muros de la dársena I y cabecera del muelle B ó viceversa	» 40.00
De la rada exterior á los muros de la dársena II ó viceversa..................	» 45.00
De la boca del antepuerto á los amarraderos del mismo ó á la cabecera del muelle A ó viceversa................	» 30.00
Del antepuerto á los muros de la dársena I y muro cabecera del muelle B ó viceversa	» 35.00
Del antepuerto á los muros de la dársena II ó viceversa..........................	» 40.00
Cambios en el antepuerto...............	» 15.00
Cambios en la dársena I comprendiendo la cabeza del muelle A................	» 20.00
Cambios en la dársena II comprendiendo la cabeza del muelle B...............	» 20.00
Cambio de una dársena á otra ó de la I á la cabecera del muelle B...........	» 25.00

Los buques de vela en general ó vapores que no hagan uso de sus propulsores tendrán un aumento de 50 °/o.

Los vapores de doble hélice tendrán un descuento de 20 °/o.

(1) El remolque no es obligatorio á los buques que entren ó salgan en el puerto de Montevideo, por cuanto pueden hacer estos movimientos fácilmente con sus propios medios.

ESPECIFICACIONES

Solicitándose remolque y no consumándose éste por cualquier motivo imputable al buque, se pagará la mitad del precio fijado para el remolque ó cambio que se solicite.

Los remolcadores deberán proveer gratuitamente los botes necesarios para fijar las amarras á los muros.

Los cabos de remolque serán facilitados por los buques remolcados.

Los servicios solicitados para fuera de las horas del día artificial sufrirán un aumento de precio de 10 °/₀ sobre la tarifa por cada hora ó fracción antes de la salida del sol ó después de la puesta.

Los agentes marítimos podrán utilizar el remolcador para llevar ó traer el práctico, sin aumento en la tarifa.

Los buques de más de 2500 toneladas de registro pagarán según la tarifa anterior aumentada del 1 °/₀ por cada 100 toneladas en exceso. Los de un tonelaje inferior á 2000 toneladas gozarán de una rebaja de 1 °/₀ por cada 100 toneladas en menos.

La presente tarifa empezará á regir desde el día 1.° de junio de 1911.

Reglamento y tarifa sobre conducción de equipajes

I

Los peones que deseen ocuparse en el transporte de equipajes desde el muelle de desembarque al salón de revisación y desde éste al paraje que indique el interesado, deberán solicitarlo por escrito al comisario de Aduana, mientras otra cosa no se disponga, — comprometiéndose á observar las tarifas y demás prescripciones que se establezcan y á cumplir inmediatamente las indicaciones que les haga el personal de policía, relativas á ese servicio.

II

Para obtener la autorización se requiere que el peticionario acompañe á su solicitud, que será extendida en una foja de papel sellado de 0.25 centésimos, un certificado de persona de notoria responsabilidad, que justifique su buena conducta; hecho lo cual, el comisario le inscribirá en un registro por orden de presentación, filiándolo y anotando su domicilio y le entregará una medalla con el número que le corresponda.

III

Esa medalla deberá quedar en poder del dueño del equipaje, mientras dure la conducción y servirá para que presentada al comisario de Aduana, en caso de reclamo, se pueda saber qué peón es el acusado.

IV

Los peones deberán usar una blusa con el número de orden que les corresponde.

V

Las cuestiones que se susciten entre dueños de equipajes y peones, relativas al trasporte, serán resueltas por el comisario de Aduana, quien tendrá la facultad de suspender ó borrar del registro á los que no cumplan el compromiso que han contraído.

VI

Todo peón á quien se encontrare llevando un bulto de equipaje sin haber pasado por el salón de revisación, será detenido hasta tanto se compruebe si existió tentativa de contrabando, siendo en seguida borrado del registro, cualquiera que sea el resultado de la comprobación. La misma pena sufrirá el que hubiere favorecido el contrabando, en cualquiera otra forma.

VII

TARIFA

Por cada bulto de equipaje de volumen ordinario, que entregue el pasajero al peón, para su trasporte desde el muelle de desembarque hasta el salón de revisación y desde éste hasta la calle 25 de Agosto..................	$ 0.10 c/u
Por ídem ídem ídem, de mayor volumen	» 0.20 »
» » » » » gran volumen ó baúles mundos....................	» 0.30 »

Fuera del radio indicado, el peón tendrá derecho á cobrar un suplemento de $ 0.10 centésimos por cada diez cuadras ó fracción, y cualquiera que sea el número de bultos de que sea portador.

Tarifa de arrendamiento de los muros y muelles del puerto de Montevideo

	Precio por metro lineal y por día ó fracción
Vapores de ultramar (1)	25 centésimos
Veleros de ultramar............	20 »
Vapores empleados en la navegación de cabos adentro..........	125 milésimos
Veleros empleados en la navegación de cabos adentro..........	10 centésimos

Cuando por no haber espacio longitudinal los buques atraquen perpendicularmente ú operen en segunda ó tercera andana, pagarán la mitad del alquiler que les correspondería si atracaran longitudinalmente. — (Decreto del Ministerio de Hacienda de 20 de octubre de 1910).

Consejo de Administración del puerto. — Montevideo, 25 de abril de 1910. — De acuerdo con lo resuelto en la sesión de ayer, se suspende por ahora y desde la fecha el cobro de derechos de atraque á los buques de cabotaje que con el fin de tomar cargas de trasbordos, se coloquen en segunda ó tercera andana al costado de los buques de ultramar atracados á los muelles del puerto. Estas embarcaciones de cabotaje, á fin de no obstaculizar el atraque de los buques de ultramar en segunda andana, deberán

(1) Ministerio de hacienda — Montevideo, abril 12 de 1911. — Apruébase la exoneración de derechos de atraque acordada por el Consejo de Administración del puerto á los vapores postales de ultramar que operen atracados á las dársenas del puerto de que informa la presente nota y devuélvase.

pasar á tercera tan pronto como le sea indicado por la inspección del Tráfico. — Comuníquese y pase á la oficina del Tráfico y Conservación.

Consejo de Administración del puerto. — Montevideo, 16 de junio de 1910. — De acuerdo con lo resuelto en la sesión de ayer, después de oída la subcomisión designada para dictaminar sobre el punto, declaránse eximidas del pago de los derechos de atraque, mientras efectúen la descarga, á las embarcaciones de cabotaje que conduzcan exclusivamente frutos del país y cereales y que atraquen á la parte del muro de muelle situada frente á la barraca del Comercio. — Hágase saber, etc.

Tarifa de guinches (1)

Envases	CONTENIDOS	Cada uno $	Por % $
A			
Atados	Remos en general	0.02	—
»	Baldes, de 12 baldes cada atado	—	0.50
»	Palas, de 12 palas cada atado	0.01	—
»	Duelas, que formen un casco	0.01	—
»	Flejes	—	0.50
Automóviles	No excediendo su peso de 1.000 kilos	0.50	—
B			
Bocoyes	Líquidos en general	0.04	—
Bordalesas	» » »	0.02	—
Barricas	Enteras de contenido general	0.01	—
Bultos	Ipecacuana	0.01	—
Bovinas	Papel	0 02	—
Bultos	Arcos	—	0.50
»	Tablillas, resortes	0.01	—
Barriles	Nicotina	0.01	—
»	Líquidos en general, miel, uvas y puntas	—	0.30
»	Aceitunas en general	—	0.25
Balas	Papel en general	—	0.25
Braseros	En general	—	0.25
Bujes	» »	—	0.30
C			
Carruajes	Cupés ó landós encajonados	0.50	—
Cascos	Alambre, cadenas, pintura, zinc	0.04	—
»	Mercancías y ferretería en general, aceite y de soda, equivalentes á una bordalesa	0.02	—
»	Jamones, ocre, nicotina	0.02	—

NOTA.—Sobre los precios marcados en esta tarifa queda acordada una rebaja de 20 % en general, cuya rebaja no se introduce en los precios parciales por no hacerlos fraccionarios y complicados, á los fines relacionados con la confección de las cuentas.

OTRA.—Acerca de los bultos no especificados en esta tarifa y á fin de determinar su precio en cada caso, deberán tenerse presente, para que sirvan de guía, los siguientes precios y artículos.

OTRA.—La nacionalización de los servicios del puerto hará poner en vigencia una nueva tarifa más baja que la insertada.

Envases	CONTENIDOS	Cada uno $	Por % $
Cascos	Soda, equivalentes a $^1/_2$ barrica de yerba	—	0.50
»	Soda, equivalentes á $^1/_4$ barrica de yerba	—	0.30
Canastos	Loza, grandes	0.04	—
»	Loza, chicos	0.04	—
»	Baldes	0.04	—
»	Papas	—	0.50
Cajones	Mercancía y ferretería en general y muebles....	0.02	—
»	Pianos, fierro galvanizado	0.04	—
»	Arados, baldosas, mármol, cartuchos cigarros, cueros, drogas, grasas grandes, galletitas, jamones, papel, pintura, tabaco	0.02	—
»	Almendras, aguarrás, ácidos, aceite, achicoria, agua florida, agua mineral de 4 doc., azulejos, almidón grandes, baldosas, barniz, bacalao, botellas vacías, campeche, cerveza, clavos, canela, conservas grandes, comestibles, chocolate, dátiles, dinamita, específicos, ginebra, grasa, gelatina, hojalata, hachas, kerosene, ladrillos, munición, manteca, máquinas de coser, naipes, pimentón, pizarras, palillos, soda, sillas, sal, te, vidrios	0.01	—
»	Azúcar dobles, arsénico, castañas, ciruelas, goma, jabón, latas vacías, miel, maicena, puntas, papas dobles, pickles, pitos, quesos	—	0.50
»	Betún, fideos, líquidos en general	—	0.25
»	Azul, almidón comunes, azúcar sencillos, botellas vacías chicas, cajones desarmados, langostas, mostaza, ostras, pasas de uva, sardinas, velas.	—	0.25
Cuñetes	Minio, que exceden de 70 kgs. cada uno	0.02	—
»	Clavos, grampas y de minio comunes	0.01	—
»	Azarcón	0.01	—
Cuartos	De pipa en general	0.01	—
»	De barricas	—	0.25
D			
Décimos	De pipa en general	—	0.40
16 avos	De pipa en general	—	0.25

Envases	CONTENIDOS	Cada uno $	Por °/o $
Damajuanas	Llenas en general	—	0.40
»	Vacías en general	—	0.20
E			
Ejes	Fierro	—	0.30
F			
Fardos	Arpillera	0.04	—
»	Mercancías y ferretería grandes, papel y cartón grandes	0.02	—
»	Alpargatas, botellas vacías, cartón comunes, crin, corchos, drogas, lona, papel comunes, tabaco, tripas	0.01	—
»	Algodón, cuerda, estopa, goma	0.02	—
»	Hilo	—	0.30
Fierro	Suelto, en general: cada 1000 kilog. $ 0.10	—	—
H			
Hornallas	En general	—	0.30
I			
Inodoros	En general	—	0.30
L			
Lanzas	En general	0.01	—
Lingotes	Estaño, fierro, plomo	—	0.50
Ladrillos	De fuego	—	0.25
Líos	En general: multiplicando el número de los componentes por el precio de cada uno y dividiendo el producto por 2	—	-
M			
Medias	Pipas en general	0 02	—
»	Barricas en general	—	0.50
Mármol	Suelto en general: cada 1,000 kgs. $ 0.20	—	—
Morteros	En general	—	0.25
O			
Octavos	De pipa en general	—	0.50

Envases	CONTENIDOS	Cada uno $	Por % $
Octavos	De barricas en general	—	0 125
Ollas	En general	—	0.50
P			
Pipas	En general	0.40	—
Piedras	De afilar	—	0.50
»	De asentar	—	0 20
Q			
Quintos	De pipa en general	—	0.80
R			
Rollos	Cabos en general	0.02	—
»	Alambre en general	0.01	—
»	Tejido de alambre	—	0.50
»	Tabaco ó pacotes idem	—	0.50
S			
Sacos	En general de mas de 70 kgs	0.01	
»	En general de menos de 70 kgs.	—	0.50
Seras	Aceitunas en general	0.01	
T			
Tambores	Aceite	—	0.30
Tarros	Aceite, específicos, pintura	—	0.30
Tercios	Yerba, grandes	0.01	—
»	Yerba, chicos	—	0.50
V			
Vigas	Postes ó rollizos de madera dura que no excedan de 1.000 kilos c/u.	0.25	—
Z			
Zurrones	Yerba ó ipecacuana	—	0.50
	Los sacos en general, menores de 60 kilos pagarán	—	0.50
	Los bultos de maquinarias menores de 1.000 kilos pagarán	0.10	

Envases	CONTENIDOS	Cada uno $	Por °/o $
	Los bultos de maquinaria mayores de 1.000 kilos pagarán la tarifa siguiente:		
	Bultos de 1.500 á 4.000	2.00	—
	» » 4.000 » 8.000	3.00	
	» » 8.000 » 12.000	4.00	—
	» » 12.000 » 15.000	5.00	—
	» » 15.000 » 18.000	6.00	—
	Fardos de lana	0.05	—
	Bolsas de lana	0.025	—
	Cerda	0.03	—
	Bolsas de plumas	0.015	—
	Bolsa maíz	—	0.50

DATOS ESTADÍSTICOS

Buques de ultramar entrados y salidos en el primer semestre de 1911

CLASIFICACIÓN		Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	El semestre
Buques de ultramar entrados (Número)								
PROCEDENCIA								
De puertos marítimos	Vapores	150	150	154	143	138	149	884
	Veleros	13	12	7	6	13	6	57
De puertos fluviales	Vapores	98	85	93	73	66	86	501
	Veleros	—	2	4	6	4	5	21
Total de buques		261	249	258	228	221	246	1.463
Buques de ultramar salidos (Número)								
DESTINO								
Para puertos marítimos	Vapores	152	131	159	121	115	133	811
	Veleros	6	11	10	13	7	7	54
Para puertos fluviales	Vapores	98	94	96	94	91	99	572
	Veleros	6	8	6	—	4	3	27
Total de buques		262	244	271	228	217	242	1.464
Buques de ultramar entrados (Tonelaje)								
PROCEDENCIA								
De puertos marítimos	Vapores	429.434	439.287	451.706	427.065	401.073	448.700	2:597.265
	Veleros	10.092	9.554	7.240	3.004	13.277	5.654	48.821
De puertos fluviales	Vapores	282.126	223.686	278.579	202.515	202.818	254.537	1:444.261
	Veleros	—	1.775	3.016	4.630	2.190	4.092	15.703
Total de toneladas		721.652	674.302	740.541	637.214	619.358	712.983	4:106.050

Buques de ultramar salidos (Tonelaje)

CLASIFICACIÓN		Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	El semestre
DESTINO								
Para puertos marítimos	Vapores	441.017	376.469	467.582	360.363	337.623	401.621	2:384.675
	Veleros	8.950	10.896	10.290	7.798	4.808	8.596	51.338
Para puertos fluviales	Vapores	268.814	261.992	276.751	264.576	268.371	298.728	1:639.232
	Veleros	3.318	6.123	4.945	—	2 212	2.933	19.531
Total de toneladas		722.099	655.480	759.568	632.737	613.014	711.878	4 094.776

Buques de la navegación fluvial y de cabotaje entrados y salidos en el primer semestre de 1911

CLASIFICACIÓN	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	El semestre
Buques (Número)							
ENTRADA							
Vapores	128	123	125	111	103	95	685
Veleros	113	90	93	81	82	78	537
Total de buques	241	213	218	192	185	173	1.222
SALIDA							
Vapores	128	111	130	108	106	98	681
Veleros	103	93	92	82	74	82	526
Total de buques	231	204	222	190	180	180	1.207
Buques (Tonelaje)							
ENTRADA							
Vapores	101 492	105.138	98.063	82.668	77.647	76.610	541.618
Veleros	5.454	2 847	4.208	4.242	5.165	5.494	27.410
Total de toneladas	106.946	107.985	102.271	86.910	82.812	82.104	569.028
SALIDA							
Vapores	98.264	101.467	104.724	81.106	79.914	75.864	541 339
Veleros	3.662	3.812	3.172	4.139	4.564	6.336	25.685
Total de toneladas	101.926	105.279	107.896	85.245	84.478	82.200	567.024

RESUMEN GENERAL

Buques entrados y salidos en el primer semestre de 1911

CLASIFICACIÓN	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	El semestre
Buques (Número)							
ENTRADA							
Vapores	376	358	372	327	307	330	2.070
Veleros	126	104	104	93	99	89	615
Total de buques	502	462	476	420	406	419	2.685
SALIDA							
Vapores	378	336	385	323	312	330	2.064
Veleros	115	112	108	95	85	92	607
Total de buques	493	448	493	418	397	422	2.671
ENTRADA Y SALIDA							
Vapores	754	694	757	650	619	660	4.134
Veleros	241	216	212	188	184	181	1.222
Total general de buques	995	910	969	838	803	841	5.356
Buques (Tonelaje)							
ENTRADA							
Vapores	813 052	768.111	828.348	712.248	681.538	779.847	4:583.144
Veleros	15.546	11.176	14.464	11.876	20.632	15.240	91.934
Total de toneladas	828.598	782.287	842.812	724.124	702.170	795.087	4:675.078
SALIDA							
Vapores	808.095	739.928	849.057	706.045	685.908	776.213	4:565.246
Veleros	15.930	20.831	18.407	11.937	11.584	17.865	96.554
Total de toneladas	824.025	760.759	867.464	717.982	697.492	794.078	4:661.800
ENTRADA Y SALIDA							
Vapores	1:621.147	1:508.039	1:677.405	1:418.293	1:367.446	1:556.060	9:148.390
Veleros	31.476	35.007	32.871	23.813	32.216	33.105	188.488
Total general de toneladas	1:652.623	1:543.046	1:710.276	1:442.106	1:399.662	1:589.165	9:336.878

IMPORTACIÓN (primer semestre de 1911)

MERCADERÍAS GENERALES

CLASIFICACIÓN	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	El semestre
De puertos marítimos							
Toneladas métricas							
Comestibles y bebidas	13.350	9.999	14.633	9.738	10.018	9.769	67.507
Mercaderías generales.	18.856	22.055	24.550	20.291	15.412	21.578	122.742
Sal	6.124	2.963	3.368	3.007	1.643	30	17.135
Carbón mineral	51.461	51.829	48.380	58.184	52.115	47 928	309.897
Inflamables	1.840	850	2.902	734	2.192	1.241	9.759
Maquinarias...........	483	782	295	613	773	867	3.813
Otros artículos........	263	231	187	324	558	1.351	2.914
Materiales de construcción							
Maderas...............	13.966	6 843	5.039	2.189	7.132	2.931	38.100
Hierros................	2.654	5.760	2.428	3.937	4.978	8.984	28.741
Portland	4.074	5.167	3.279	4.475	6.012	5.778	28.785
Baldosas	536	1.658	687	713	1 869	1.305	6.768
Otros materiales	729	2.203	328	1.204	852	1.878	7.194
Total de toneladas m.	114.336	110.340	106.076	105.409	103 554	103.640	643.355
Carga en tránsito.....	1.759	1.122	693	1.274	2.047	1.392	8 287

IMPORTACIÓN (primer semestre de 1911)

MERCADERÍAS GENERALES

CLASIFICACIÓN	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	El semestre
De puertos fluviales del exterior							
Toneladas métricas							
Comestibles y bebidas	336	224	224	181	196	192	1.353
Mercaderías generales.	676	1.096	822	1.329	857	1.085	5.865
Maderas...............	3.201	1.542	3.235	4.394	3.222	1.567	17.161
Leña..................	—	170	130	269	—	—	569
Carbón de leña........	1.055	385	594	996	917	892	4.839
Maquinarias...........	50	31	85	36	234	41	477
Otros artículos........	138	53	128	156	153	46	674
Productos de la ganadería							
Carne tasajo..	209	224	438	287	660	895	2.713
Cueros salados	46	170	118	186	326	250	1.096
» secos	103	100	476	312	85	370	1.446
» lanares	12	—	9	19	3	109	152
Lana....	241	16	73	60	72	2	464
Crín..................	13	—	—	5	7	17	42
Sebo, grasa, etc	49	28	44	265	117	141	644
Otros productos	7	102	12	35	139	114	409
Productos de la agricultura							
Trigo.................	—	—	—	—	—	—	—
Maíz..................	21	24	1.540	3.443	2.532	1.811	9.371
Lino..................	—	—	—	—		—	—
Otros productos.......	669	773	1.164	1.650	3.645	6.195	14.096
Total de toneladas m.	6.826	4.938	9.092	13.623	13.165	13.727	61.371
Carga en tránsito.....	112	375	425	203	274	253	1.642

IMPORTACIÓN (primer semestre de 1911)

MERCADERÍAS GENERALES

De puertos fluviales y cabotaje del interior

Toneladas métricas

CLASIFICACIÓN	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	El semestre
Comestibles y bebidas						--	–
Mercaderías generales.	5	-	—	—	—	3	8
Maderas..............	110		44	—	—	170	324
Leña	963	321	504	305	576	194	2 863
Carbón de leña	777	448	504	412	316	506	2.963
Maquinarias...........	-			--	—	—	
Otros artículos........		41	45	13	29	136	264
Productos de la ganadería							
Carne tasajo	1.088	1.527	712	1.015	1.235	622	6.199
Cueros salados	83	365	65	538	418	336	1.805
» secos	73	8	132	73	89	54	429
» lanares	62	21	43	57	19	102	304
Lana	603	240	501	106	63	28	1.541
Crín	6	2	1	—	—	4	13
Sebo, grasa, etc.	233	112	221	169	242	15	992
Otros productos	119	131	135	118	133	241	877
Productos de la agricultura							
Trigo..................	1.524	2.871	1 882	1.874	2.159	2 423	12.733
Maiz..................	186	111	3	47	21	54	422
Lino..................	426	263	—	—	111	16	816
Otros productos	74	82	86	56	78	197	573
Total de toneladas m.	6.332	6.543	4.878	4.783	5.489	5.101	33.126

EXPORTACIÓN (primer semestre 1911)

PRODUCTOS

CLASIFICACIÓN	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	El semestre
Para puertos marítimos — Toneladas métricas							
Productos de la ganadería							
Carne congelada......	5.501	1.687	2.270	3.365	3.895	4.464	21.182
» tasajo	5 941	6.987	4 651	4.572	5.407	4 588	32.146
Cueros salados	2.799	1.445	1.395	2.604	2.557	3.484	14.284
» secos	1 031	581	261	806	705	602	3.986
» lanares	690	1.985	714	806	900	491	5.586
Lana	6.395	6.836	9.715	8.100	5.565	6.032	42.643
Crin	15	28	25	31	35	62	196
Lenguas y carnes conservadas	224	221	116	510	230	381	1.682
Sebo, grasa, etc.	2.499	767	1.093	1.489	969	930	7.747
Huesos y cenizas	518	110	910	1.168	376	990	4.072
Otros productos	346	229	171	260	565	422	1 993
Productos de la agricultura							
Trigo................	—	23	—	—	—	—	23
Maíz..................	179	56	39	40	—		314
Lino..................	354	480	489	280	—	40	1.643
Harina	1.174	405	653	281	336	417	3.266
Afrecho	7	2	—	—	—	—	9
Otros productos.......	754	804	399	103	107	110	2.277
Otros artículos........	567	153	1.577	1.362	1.472	1.701	6.832
Total de toneladas m.	28.994	22.799	24.478	25.777	23.119	24.714	149.881

EXPORTACIÓN (primer semestre 1911)

MERCADERÍAS Y PRODUCTOS

CLASIFICACIÓN	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	El semestre
Para puertos fluviales del exterior							
Toneladas métricas							
Comestibles y bebidas	1.010	560	1.861	1.326	1.524	704	6.985
Mercaderías generales.	2.939	3.985	2 495	1.623	4.756	2.152	17.950
Carbón mineral.......	70	—	—	130	—	389	589
Sal	129	402	542	651	788	605	3.117
Inflamables	109	130	112	40	223	167	781
Maquinarias	136	55	193	2	46	30	462
Otros artículos........	18	—	155	40	12	160	385
Materiales de construcción							
Maderas...............	—	—	—	—	330	250	580
Hierros...............	79	48	51	5	157	107	447
Portland	90	9	14	—	—	—	113
Baldosas	—	—	—	—	—	—	—
Otros materiales	—	—	—	—	—	15	15
Productos							
De la ganadería	—	—	—	—	—	—	—
» » agricultura......	—	—	—	—	—	8	8
Otros productos.......	—	—	—	220	—	—	220
Total de toneladas m.	4.580	5.189	5.423	4.037	7.836	4.587	31.652

EXPORTACIÓN (primer semestre 1911)

MERCADERÍAS Y PRODUCTOS

CLASIFICACION	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	El semestre
Para puertos fluviales y cabotage del interior							
Toneladas métricas							
Comestibles y bebidas	780	1.191	1.046	901	843	669	5.430
Mercaderías generales	2.062	2.080	2.572	2.523	1.730	2.281	13.248
Carbón mineral.......	774	320	1.037	1.077	1.452	1.305	5.965
Sal	701	802	376	125	132	40	2.176
Inflamables	62	168	190	59	219	159	857
Maquinarias...........	31	48	40	6	7	136	268
Otros artículos........	267	397	355	251	282	284	1.836
Materiales de construcción							
Maderas...............	278	382	438	490	523	476	2.587
Hierros...............	63	132	92	35	58	353	733
Portland	187	235	311	528	227	223	1.711
Baldosas	12	—	60	20	95	119	306
Otros materiales.......	122	105	257	272	136	227	1.119
Productos							
De la ganadería.......	—	—	—	—	—	—	—
» » agricultura	—	45	12	—	—	—	57
Otros productos.......	—	—	—	—	—	—	—
Total de toneladas m.	5.339	5.905	6.786	6.287	5.704	6.272	36.293

RESUMEN

de la carga importada en el primer semestre de 1911

CLASIFICACION	Toneladas métricas
Comestibles y bebidas	68.860
Mercaderías generales	128.615
Sal	17 135
Carbón mineral	309.897
Inflamables	9.759
Maquinarias	4.290
Leña	3.432
Carbón de leña	7.802
Otros artículos	3.852
Materiales de construcción	
Maderas	55.585
Hierros	28.741
Portland	28.785
Baldosas	6.768
Otros materiales	7.194
Productos de la ganadería	
Carne tasajo	8.912
Cueros salados	2.901
» secos	1.875
» lanares	456
Lana	2.005
Crín	55
Sebo, grasa, etc.	1.636
Otros productos	1.286
Productos de la agricultura	
Trigo	12.733
Maíz	9.793
Lino	816
Otros productos	14.669
Total de toneladas métricas	737.852

RESUMEN
de la carga exportada en el primer semestre de 1911

CLASIFICACION	Toneladas métricas
Comestibles y bebidas	12.415
Mercaderías generales	31.198
Carbón mineral	6.554
Sal	5.293
Inflamables	1.638
Maquinarias	730
Otros artículos	9.053
Materiales de construcción	
Maderas	3.167
Hierros	1.180
Portland	1.824
Baldosas	306
Otros materiales	1.134
Productos de la ganadería	
Carne congelada	21.182
» tasajo	32.146
Cueros salados	14.284
» secos	3.986
» lanares	5.586
Lana	42.643
Crín	196
Lenguas	1.682
Sebo, grasa, etc.	7.747
Huesos y cenizas	4.072
Otros productos	1.993
Productos de la agricultura	
Trigo	23
Maíz	314
Lino	1.643
Harina	3.266
Otros productos	2.571
Total de toneladas métricas	217.826

RESUMEN GENERAL

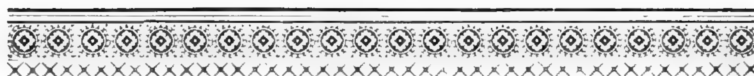
del movimiento de la carga importada, exportada y en tránsito en el primer semestre de 1911

MOVIMIENTO	Toneladas métricas
Carga importada	737.852
» exportada	217.826
Total	955.678
Carga en tránsito	9.929
Total general	965.607

Principales líneas regulares de navegación que llegan al puerto de Montevideo

American & Rio Plata Line.
Allan Line.
Austro Americano.
Anglo Belgran and Hamburg Plate Line.
Booth Steams hip Line.
Barber Line.
Compagnie Royale Belgo Argentine d' Anvers.
Continental Line.
Chargeurs Reunis, Compañía Francesa de Navegación.
Compañía Transatlántica (Cádiz).
Det Forenede Dampskibs Selskab,
Hamburg Südam rikanische - Dampshiffahts Gesellschaft.
Hamburg Amerika Line.
H. S. D. G. Line Nacional del Sud.
Houston Lines.
Houlder Broth & C.º Ltd.
Hansa Line.
Honerd Hvulder & Partuer.
Johnson Line.
Kosmos Line.
Lamport & Holt Line.
Lynzan Line.
Lanfranco & C.ia
La Veloce, Compagnia Nazionale di Navigazione á Vapore.

Lloyd Sabaudo.
Lloyd Italiano.
Lloyd Brazileiro.
Mac Iver Line.
Messageries Maritimes.
Nelson Line.
Norton Line.
Norddentscher Lloyd.
Navigazione Generale Italiana.
New Zeeland Shipping C.° Ltd.
Roland Line.
Pacific S. N. C.
Pinillos, Izquierdo & C.ia
Prince Line.
Royal Holland Lloyd.
Royal Mail Steam Packet C.°
Sud Atlántica.
Shaw Savilland Albion C.° Ltd.
Société Générale des Transportes Maritimes á Vapeur.
Societá di Navigazione á Vapore Italiana.
Transatlántica Rhederei A. G. Hamburg.



ÍNDICE

RÍO DE LA PLATA

PUERTO DE MONTEVIDEO

RÉGIMEN DE EXPLOTACIÓN DEL PUERTO

REGLAMENTOS Y TARIFAS

DATOS ESTADÍSTICOS